

Le Port de Nantes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

soutenue publiquement
dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit
le Mercredi 1^{er} Juin 1938, à 15 heures

PAR

Michel de MONTERGON

ANGERS
IMPRIMERIE DU COMMERCE
5, Rue Saint-Maurille, 5

1938

THÈSE
POUR LE DOCTORAT

Le Port de Nantes

THÈSE POUR LE DOCTORAT

soutenue publiquement
dans la Salle des Actes de la Faculté de Droit
le Mercredi 1^{er} Juin 1938, à 15 heures

PAR

Michel de MONTERGON



ANGERS
IMPRIMERIE DU COMMERCE
5, Rue Saint-Maurille, 5

1938

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



UNIVERSITÉ DE CAEN - FACULTÉ DE DROIT

Année Scolaire 1937-1938

Doyen :

M. HENRY NEZARD (*, I. ☉)

Doyen honoraire

M. EUSTACHE PILON (O. *, I. ☉)

Assesseur du Doyen :

M. GOMBEAUX (*, I. ☉)

Professeurs honoraires :

MM. CABOUAT (O. *, I. ☉)

DEGOIS (I. ☉)

Professeurs :

MM. NÉZARD (*, I. ☉), professeur de Droit administratif, chargé du Cours de Législation Minière ;

GOMBEAUX (*, I. ☉), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit international privé ;

BRIDREY (*, I. ☉), professeur de Droit romain, chargé du Cours d'Histoire du Droit Public ;

LEPARGNEUR (*, I. ☉), professeur de Droit commercial, chargé du Cours de Droit maritime ;

LEMONNIER (I. ☉), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Législation industrielle ;

PERREAU (*, I. ☉, C. V.), professeur de Droit criminel, chargé du Cours de Droit civil approfondi et comparé ;

LAMPUÉ (☉), professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel ;

YVER (☉), professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé, chargé du Cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie ;

PRUD'HOMME (*, ☉, ☉), professeur de Procédure civile et de Voies d'Exécution ;

FRÉJAVILLE (☉), professeur de Droit civil ;

BESNIER, professeur de Droit Romain ;

LEBUC, professeur d'Economie Politique, chargé du Cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du Cours de Législation Financière ;

SAINT-GERMÈS, professeur d'Economie politique ;

Secrétaire :

M. ROUX (*, I. ☉, ☉, ☉), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

Jury d'examen :

Président : M. SAINT-GERMÈS, professeur

Suffragants : MM. LEPARGNEUR, professeur
GOETZ, chargé de cours



Digitized by the Internet Archive
in 2026

AVANT-PROPOS

Nantes porte de gueules au vaisseau d'or à voiles d'argent et la devise : « Favet Neptunus eunti ». Armes justement parlantes. Mais ce n'est pas le seul Neptune qui favorise son progrès, nous y verrons Vulcain, Mercure, dieu du commerce, et surtout les avantages naturels dont elle fut comblée.

Les ports n'ont point échappé aux changements que la vie actuelle a imposé à tous les instruments de ses manifestations. Ils ont cessé d'être de simples abris « établis à peu de frais au fond des estuaires et des rades », ils exigent désormais « des installations modernes qui relèvent moins de la nature que de l'art de l'ingénieur » (1). Mais il reste que ce fut sa situation qui assura la naissance du port, que son histoire n'est que la description des moyens par lesquels l'homme a su profiter des avantages naturels et si aujourd'hui on peut parler d' « installations modernes », il ne faut pas oublier qu'elles ne sont pas sorties du néant, qu'elles sont en réalité les transformations d'un état de choses et de faits qui ne correspondait plus aux nécessités nouvelles, et que leur substratum est toujours l'établissement originel, la première assise posée par l'homme dans un site favorable à ses desseins.

C'est pourquoi, avant d'étudier le port de Nantes dans ses comportements actuels, nous jetterons un regard sur sa topographie et son histoire.

(1) PERREAU, *Cours d'Economie Politique*, 1930. T. II, p. 53.

TOPOGRAPHIE

Géographiquement, avant même que l'homme y fût apparu, la région nantaise a été créée pour l'accueillir et le servir. La douceur, l'humidité du climat en font un pays idéal pour toutes les cultures de céréales, de légumes, de fourrages, voire de vignobles. Le voisinage d'une mer et d'un fleuve très poissonneux offre une autre ressource non négligeable. En surcroît, l'Océan dépose largement le sel sur le littoral, aux environs de Bourgneuf et de Guérande. Enfin, en s'éloignant un peu vers Bain, Châteaubriand ou Nozay, on rencontrera, tant en surface qu'en profondeur, la forêt et le fer.

L'homme, devant de telles richesses et si variées, s'est arrêté et telle fut l'origine de Nantes dont la situation exceptionnelle fit le centre de toute cette région, l'« œil de la Bretagne », dira-t-on sous l'Ancien Régime, le sixième port de France aujourd'hui avec une population avoisinant 200.000 habitants (195.185 au recensement de 1936).

Ses quais, au confluent de la Loire, de la Sèvre et de l'Erdre, à 56 kilomètres de l'Océan à vol d'oiseau (1), en sont cependant assez proches pour pouvoir en profiter. Nantes, notons-le, est plus voisine de la mer que Rouen, qui est à 125 kilomètres de l'embouchure de la Seine, qu'Anvers, à 88 kilomètres de celle de l'Escaut, que Londres, à 200 kilomètres de celle de la Tamise. Mais pour profiter de la proximité de la mer, il faut pouvoir y accéder aisément. Nous verrons quels obstacles ont barré la route à Nantes et comment elle en a triomphé.

Nantes est le type même du port fluvial. Pour en constater l'éminence sur un simple port maritime, il suffit de déplier une carte. Le premier coup d'œil note la diversité et l'étendue des multiples régions arrosées par la Loire et ses tributaires

(1) « A la jonction de la partie maritime et de la partie fluviale, exactement au point précis où les eaux douces se heurtent aux eaux salines. » (*Le Port de Nantes*, édité par la Navigation du Rhin, Strasbourg, 1931.)

qui totalisent 2.200 kilomètres de voies d'eau, desservant un territoire de 120.000 kilomètres carrés, le quart de la France. La Loire n'est pas seulement, avec ses 980 kilomètres, le plus long fleuve de notre pays, elle est en outre la ligne majeure d'un admirable réseau hydrographique et ses affluents pénètrent profondément à l'intérieur des terres. Sans examiner à fond et en détail ce que nous aurons à étudier plus loin, nous pouvons prendre un premier aperçu de ce bassin fluvial en utilisant le classement, d'après Abel Durand (1), des affluents de la Loire ; en distinguant avec lui le groupe du Massif Central (Allier, Cher, Indre), le groupe poitevin (Vienne, Creuse, Clain, Thouet, Dive), le groupe angevin (Maine, Sarthe, Mayenne, Loir, Oudon), enfin la Sèvre et l'Erdre qui viennent de Vendée et de Bretagne. Nous voyons par là quel rayonnement, quelles possibilités de pénétration Nantes reçoit de ses voies d'eau — nous verrons comment elle s'emploie, malgré de grosses difficultés, à les aménager — et quels avantages elle tire de ces moyens de transport, moins coûteux que le chemin de fer et la route.

Le chemin de fer, du reste, et, dès avant lui, la route ont contribué à la prospérité de Nantes. Elle est le point de croisement de nombreuses lignes terrestres. Avant de traverser la ville, la Loire se divise en trois grands bras : le Bras Nord ou de Saint-Félix, aujourd'hui en partie comblé, le Bras central ou de la Madeleine, le Bras Sud ou de Pirmil. Les îles ainsi formées (Feydeau, Gloriette, Sainte-Anne) permettent le passage d'une rive à l'autre, le premier possible depuis la mer. D'où la convergence des routes, qui viennent rencontrer la voie ferrée riveraine de la Loire.

Enfin, croyant avec M. Louis Brichaux qu'un grand port doit « être situé le plus près possible des grands ports des nations avec lesquelles il aura à faire des échanges » (2), nous constatons que Nantes est plus proche de New-York que La Pallice et Bordeaux (3.093 milles), à égale distance de Buenos-Ayres (5.973 milles), du Cap (5.778 milles) et de Dakar (2.213 milles) et que, de plus, elle se trouve tout justement assise entre l'Angleterre et l'Espagne.

Ces chiffres et ces perspectives élargissent notre tour d'horizon. Plus encore que par les avantages propres à cette région favorisée qu'on appelle le « bassin de la Loire », Nantes est et a été servie par sa position même à l'extrémité du système

(1) Rapport sur la Loire et ses affluents.

(2) « Le Port de Saint-Nazaire et les établissements de la Basse-Loire ».. Conférence de M. L. BRICHAUX (1921).

le plus dense de civilisation : le groupe européen. « Le phénomène qui a accumulé dans cette péninsule de l'ancien monde la masse principale d'humanité présente une évolution... complexe... Le fait initial cependant paraît être, ici comme ailleurs, l'abondance de ressources végétales propres à la nourriture de l'homme (1) ». C'est vers elles que, suivant les vallées directrices et nourricières du Centre Européen, se sont portées les lentes émigrations asiatiques. Mais il importe de noter que, dès l'origine, l'homme a appliqué son intelligence et son industrie à perfectionner l'œuvre du sol, « il a humanisé à son image la nature ambiante (1) ». « Les résultats qu'il a atteints, si inférieurs qu'ils puissent nous paraître, témoignent de qualités qui ne diffèrent de celles qui trouvent leur emploi dans les civilisations modernes que par la moindre somme d'expériences accumulées (2) ».

Ce peuplement de l'Europe ne s'est pas effectué sans à-coups, il a été « traversé par des catastrophes, a connu des périodes de régression..., mais..., finalement, (il) se totalise par un progrès de beaucoup supérieur aux prévisions de la plupart des penseurs du XVIII^e siècle (1) ». Aucune cause naturelle ne l'a entravé, ni aucun de ces effets de stagnation et d'isolement qui ont arrêté le développement de civilisations aussi avancées que celle de la Chine, tout au plus des accès de cette torpeur naturelle, contre laquelle réagissait le Faust de Goethe. L'Européen n'a cessé de lutter contre « l'isolement qui enveloppait les groupes locaux, qui empêchait les inventions de se transmettre et de se communiquer de l'un à l'autre ». Les cités ont groupé les individus pour leur vie politique, industrielle et commerciale, tandis que les villages aggloméraient la vie agricole. Des noyaux se sont ainsi formés qui ont tendu aux échanges. « Les alluvions fluviales du Nil et de l'Euphrate, les articulations du littoral méditerranéen, les voies d'aboutissement de l'arrière pays continental par le Rhône, le Danube, le Nord de la Mer Noire ou la Syrie : tels avaient été dans ce coin du monde, sommairement résumés, les avantages qui avaient concouru à entretenir la vie entre ces sociétés de formation distincte et originale (3). »

Il y a eu plus : l'ingéniosité de l'homme s'est exercée contre les obstacles naturels, depuis la liane qu'il a tendue au-dessus de la rivière, depuis le tronc dans lequel il a creusé sa pirogue, jusqu'au pont transbordeur et au paquebot

(1) P. VIDAL DE LA BLACHE. *Principes de la Géographie humaine*, 'p. 202.

(2) *Id.*, *Ib.*, p. 200.

(3) *Id.*, *Ib.*

transatlantique. Enfin, si nous constatons avec Vidal de la Blache la « forme géométrique du progrès », la vertu amélioratrice et rayonnante de certaines parties de la terre, nous aurons dépassé la simple vision d'un bassin fluvial, étendu notre étude à des phénomènes généraux, situé Nantes à son poste mondial, en antenne à la fois émettrice et réceptrice de toute une civilisation.

HISTORIQUE

L'étude des « conditions historiques de développement » d'un port « doit être conduite avec quelque ampleur et envisager les principaux événements influant sur la vie de ce port, qu'il s'agisse soit de faits modifiant la situation politique et économique de son arrière-pays, soit d'innovations introduites dans le fonctionnement du port même, soit de bouleversements apportés dans la répartition de l'économie particulière des marchés et débouchés mondiaux du port envisagé (1) ». Cette considération s'adapte exactement au port de Nantes dont le développement suivit les vicissitudes de son histoire et rien, nous semble-t-il, ne le montrera mieux qu'un bref tableau des périodes successives au cours desquelles oscilla sa prospérité.

En 1928, P. Jeulin (2) pouvait invoquer le jugement de Sée : « Sur le commerce de Nantes il n'existe encore aucun travail scientifique. » Cette lacune a été en grande partie comblée et des travaux récents à commencer par celui de P. Jeulin lui-même — nous ont précieusement renseignés.

Sous les Romains, Nantes, dès que nous pouvons en connaître ou en supposer l'existence, participe à la vie calme et assujettie des colonies romaines.

La période qui s'étend de la conquête franque jusqu'à la mort d'Alain Barbe-Torte (952) est d'anarchies et d'invasions avec de bienfaisants réveils de l'autorité, soit ducal, soit épiscopale.

L'ère des croisades sera celle de l'éveil du commerce lointain.

Avec les ducs anglais, puis français, en particulier Pierre de Dreux, nous verrons apparaître les grandes luttes contre l'Angleterre en alliance avec la France ou contre la France en union avec l'Angleterre et les fluctuations commerciales qui en résulteront, mais aussi les premières manifestations d'une autorité réelle et réellement soucieuse de la prospérité bretonne.

(1) BYÉ. *Le port de Gênes et le port de Marseille*. Etude comparative.

(2) *L'Evolution du Port de Nantes*.

La Guerre de Succession de Bretagne fut une période d'incertitude et de marasme commercial.

De Jean IV à la mort de François II, Nantes se relève comme toute la Bretagne pour en arriver à l'ère de prospérité que marquèrent les débuts du

Rattachement de la Bretagne à la France.

Nouvelle fluctuation avec les *Guerres de Religion*, la *Ligue et Mercœur*, et, dès lors, alternance de meilleure fortune ou de pire avec

Henri IV, les débuts du règne de *Louis XIII* et *Richelieu*.

Les deux périodes suivantes marquées par *l'Administration de Colbert* puis par *la Régence et le XVIII^e siècle* furent des séries à dominantes prospères terminées par une suite d'années grasses.

Après l'arrêt brutal de *la Révolution*

et les aléas de *l'Empire*,

le XIX^e siècle, ère de progrès industriels et scientifiques, ramène l'abondance à Nantes.

Enfin, *la Guerre de 1914* et les *Fluctuations d'après-guerre* ressortiront d'autant mieux qu'elles touchent à l'essence même de notre travail dont le court historique que nous allons développer ne doit qu'éclairer les bases et les exposés.

I. — Périodes pré-romaine et romaine

Nantes tire-t-elle son nom du roi Namnés, remontant ainsi au 24^e siècle du monde ? Faut-il en rechercher l'étymologie dans les racines celtiques Nant, Nanto ou Nann (rivière) qu'on retrouve dans la géographie de l'Auvergne, du Jura ou de la Savoie ? Ou, donnant raison à Ptolémée, les Nantais sont-ils émigrés du Perche vers l'embouchure de la Loire d'où ils auraient chassé les Samnites vers la Saintonge ? Il paraît du moins établi que les Namnètes furent, avec les Vénètes, les Osismiens, les Curiosolites, les Rhedones et les Diablintes l'une des tribus de l'Armorique. Tels les trouva César.

Ils étaient surtout pasteurs, mais ils n'ignoraient pas leurs mines et les exploitaient. Peut-être même en exportaient-ils les produits, car ils étaient navigateurs et ce serait même parce qu'ils envoyèrent leurs barques au secours des Vénètes que nous ignorerions l'emplacement primitif de Nantes. César, en effet, aurait détruit leur capitale, en représailles. Il n'en serait resté qu'un village, Ratiatum (Rezé) lequel, au dire d'Ementaire, serait devenu un port prospère jusqu'au IX^e siècle. Cette

capitale fut-elle, selon l'avis divergent de Strabon, Corbilo (Couëron) ? Contentons-nous de savoir que, sous les Romains, la ville était à sa place actuelle, les archéologues nous en sont garants.

Le gouverneur (*præse* ou *rector*) de la III Lugdunaise, en résidence à Tours, administrait Nantes de très loin. Le *curator reipublicæ* de la *Civitas Namnetorum* exerçait, surtout à partir du II^e siècle, le contrôle du trafic. Sous son autorité opéraient les décurions du Sénat Municipal ou Curie. L'existence d'un Tribunal et d'une Bourse de Commerce nous a été révélée par une inscription votive au Dieu Vulcain — DEO VOL (cano). — A ce même dieu était vouée la corporation nautique des « Nautes Ligerici » qui comprenait obligatoirement les patrons, pilotes, maîtres et matelots.

Outre la mer et les rivières, le commerce nantais utilisait quatre voies romaines vers Vannes, Rennes, Poitiers et Paris, cette dernière moins usitée parce que doublée par la grande voie d'eau. Des routes secondaires s'en détachaient, allant chercher le sel de Guérande, le fer de Châteaubriand, etc...

Ainsi, par terre et par eau, la prospérité commerciale s'établit et demeura pendant près de trois siècles, servie par les prospérités jumelles de l'agriculture, du sous-sol et de l'industrie. Le Romain, gros consommateur de blé pour ses armées, recevait jusqu'en Italie celui de Nantes, par la Loire et le Rhône, un portage terrestre assurant la liaison entre les deux fleuves. De même l'étain de la Vilaine, de même les poissons de la Loire dont les patriciens étaient très friands, de même encore les produits du fer de Châteaubriand-Nozay ouverts à Nantes qui était un grand centre métallurgique — d'où le dévouement à Vulcain. Mais le métal indigène était de médiocre qualité et Nantes devait elle-même importer des produits de la métallurgie biturige.

Une tradition veut que les *Navalia*, chantiers maritimes des bords de la Loire, par lesquels César fit construire plusieurs navires, fussent précisément situés à Nantes. Il en sortait « de vastes barques, pontées ou non, à fond plat ou arrondi, de peu de tirant d'eau et d'une largeur assez limitée (1) » qui, en rivière, allaient à la rame ou à la perche et, en mer, à la voile.

Vers 250 après Jésus-Christ, les invasions germaniques troublèrent la « paix romaine ». Bretons insulaires repoussés de leur île et pirates saxons envahissent l'Armorique par ses côtes. Elle va devenir la Bretagne par une longue période

(1) BONNARD. *La Navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine.*

d'incursions où Nantes aura cruellement à souffrir du voisinage des Barbares fixés dans les îles de la Loire et sur la presqu'île du Croisic.

II. — De la conquête franque aux successeurs d'Alain Barbe-Torte (V^e à XII^e siècles)

Aux environs de 486, Clovis s'empare de Nantes et y établit un comte qui représentera l'autorité royale. Lorsque cette autorité s'affaiblira ou disparaîtra (rois fainéants) le comte usurpera tous les pouvoirs et souvent rançonnera le commerce à son profit. C'est à ces époques que l'on vit se dresser l'évêque, antagoniste du comte quand celui-ci outrepassait ses fonctions ou le suppléant quand il y défailait. Cette protection fut durable et, en 1127, on verra l'évêque obtenir d'un concile tenu à Nantes l'anathème contre les pillards et briseurs de navires. Au VI^e siècle déjà, c'est un évêque, saint Félix, qui dirige une œuvre de véritable redressement, de vastes et intelligents travaux hydrographiques : élargissement et assainissement de la Loire, transformation du Seil, affluent vaseux, en bras nord du fleuve, dessèchement des marais de l'Erdre.

Le grand organisateur, au cours de cette période, fut Charlemagne. Par les *missi dominici*, il rétablit l'autorité et, par elle, l'ordre. Mais, dès sa mort, le comte de Nantes, Lambert, associé au duc breton Nominoë, se rendra indépendant de Charles le Chauve et finalement, entré en lutte avec son allié et succombant contre lui, il abandonnera le pouvoir au duc de Bretagne qui se fait sacrer roi à Dol (848). Nantes n'est plus seulement dans l'orbite, elle entre dans le giron de la Bretagne.

Mais voici les incursions normandes et le « terrible X^e siècle (1) ». Les hommes du Nord ont apparu devant Nantes et, pendant près d'un siècle, ils vont camper dans ses ruines. De 912 à 938, les Normands de Rollon occupent toute la Bretagne et aucun espoir ne lui plus, lorsqu'Alain Barbe-Torte, fils du dernier duc de Bretagne, reprend pied dans la péninsule, bat les Normands à Saint-Brieuc, à Dol et délivre Nantes.

Par malheur, à peine le sauveur mort, on se bat pour sa succession. Conan le Tort, vainqueur, fortifie Nantes, mais il est tué à Conkrúz et son adversaire, le duc d'Anjou, impose

(1) J. BAINVILLE. *Histoire de France*.

un « duc de Nantes ». En bref, c'est toute une période d'anarchie qui s'instaure et durera jusqu'à la fin du XII^e siècle.

Nantes, objet et victime de tant de luttes, en ressentit durement les malheurs. Au sein de telles épreuves, la nécessité du trafic y maintint cependant une prospérité précaire, mais surprenante. Admirable primauté des circonstances naturelles sur les événements humains. Les Nantais entrèrent en commerce avec les Normands et de ces relations résultèrent des usages qui se codifièrent finalement dans la *Coutume d'Oléron*, « sorte de code maritime analogue au *Consulat de la Mer* en usage dans la Méditerranée (1) ».

Les routes étaient infestées par les pillards et surtout, charge permanente, obérées par les péages féodaux. Les voies d'eau en profitèrent et, par elles, les Nantais bien placés pour les utiliser. Enfin, si troublé que fût l'ordre politique, la victoire d'Alain Barbe-Torte avait rétabli le principe de l'unité bretonne et les ducs de Bretagne protégeaient Nantes, perle commerciale de leur duché.

III. — Les Croisades

Bien qu'elles n'aient pas eu d'influence sur la situation intérieure de la Bretagne, ni sur le sort de Nantes, les Croisades ont exercé une influence primordiale sur le commerce, en donnant essor aux marins et, à leur suite, aux négociants.

Nantes suivit le mouvement. L'absence de documents précis antérieurs au XIV^e siècle donne à penser que ce mouvement se déclencha à retardement. Ce fut alors que le trafic nantais, dépassant les antiques voies du cabotage, qui ne poussait guère que jusqu'à Ré pour, de là, gagner l'Angleterre et les côtes voisines, traversa la mer, gagnant au nord le Danemark, au sud le Portugal et les ports du Levant qu'avaient touchés les flottes croisées.

A partir de ce moment, l'élan est pris, portant le sel et le vin au Danemark et en Zélande ; aux Iles Britanniques, les armes, les chevaux, les vins, les fruits et les cuirs ; dans la Péninsule Ibérique, les draps, les toiles et les grains. Les vins provenaient des coteaux du sud, entre Saint-André et Chantenay, et de ceux de la Sèvre ; les produits agricoles, de toute la Bretagne.

(1) J. PILLARD. *L'Essor économique du Port de Nantes*.

IV. — Les ducs anglais. - Pierre Mauclerc et les ducs français (XIII^e et XIV^e siècles)

Cependant, les guerres avaient repris. Henri II Plantagenet, roi d'Angleterre, avait dévasté la Bretagne et y avait installé son fils Geoffroy, mari de Constance de Bretagne. Par un paradoxe — qui n'est qu'apparent — la série des « ducs anglais » va s'allier au roi de France contre l'Angleterre. Quand le roi d'Angleterre ne prétend pas au duché de Bretagne, c'est le duc de Bretagne qui revendique le trône d'Angleterre. La fameuse figure de Jean sans Terre passe dans ces luttes qui se terminent par la prise de Nantes d'où il est chassé. Et, par le mariage de Pierre de Dreux, arrière petit-fils de Louis-le-Gros, avec Alix de Bretagne est instaurée la lignée des ducs français.

Le règne de ce Pierre de Dreux, dit Pierre Mauclerc, fut pour Nantes un temps de prospérité, malgré les guerres, contre la France cette fois, qu'il eut à soutenir (1). Si les routes restèrent mal protégées, le duc délivra du moins la vallée de la Loire des seigneurs pillards de Champtoceaux. Surtout, cette période fut marquée par la mise en pratique de la boussole, instrument importé des Croisades.

Bien que la flotte du commerce nantais ne possédât pas d'unité dépassant 60 tonneaux et que ses navires tinssent mal la mer, elle commença à prendre les routes du long cours, inaugurant un trafic qui devait être une source de profits jusqu'alors inouïs. Cependant que les successeurs de Pierre Mauclerc complétaient son œuvre, l'un d'eux, Arthur II, s'enrichissant des dépouilles des Templiers bretons, un autre, Jean le Bon, réglementant le commerce et en codifiant l'exercice.

V. — Guerre de la Succession de Bretagne (XIV^e siècle)

Par malheur, l'anarchie allait, une fois encore, ravager la Bretagne. Jean le Bon étant mort sans enfants, malgré trois mariages, sa succession mit aux prises les Penthièvre et les Montfort, soit vingt-quatre ans de luttes intestines qui, avec Duguesclin, tourneront à la guerilla et viendront inquiéter

(1) Sur ce règne, consulter le beau livre de J. LÉVRON : *Pierre Mauclerc*.

Nantes dont le port passera de mains en mains avec des fortunes diverses. On peut penser quel dommage le commerce en éprouva. En 1365, le traité de Guérande arrêta les hostilités.

VI. — Les derniers ducs de Bretagne

Les guerres ne cessèrent pas pour autant, mais elles cessèrent d'être civiles. Le duc Jean IV, le Conquéreur, ouvre ses portes aux Anglais, d'où luttés contre la France. Ce qui n'empêche pas Nantes de perfectionner son outillage ; le chenal, approfondi jusqu'à la mer, donne l'accès du port aux chalandes de gros tonnage (1). En amont, la Loire est divisée en « cantonnements », la navigabilité et le balisage en sont entretenus et tout un matériel, dit « engin de balisage », est entreposé ad hoc. Des « haussières » (chemins de hâlage) sont établies. Une société privée s'est constituée pour l'exécution de ces travaux et leur sauvegarde : la « Compagnie des Marchands fréquentants la rivière de Loyre et fleuves descendants en icelle », dont le siège est à Orléans. Jusqu'à Colbert, c'est elle qui se chargera de l'aménagement du fleuve, des procès qui en résulteront, des péages. Il lui arrivera même (en 1546) de venir en aide à Nantes pour la construction d'un « quail et pilory » au Port-Maillard. Mais, à Ingrandes, le trafic trouve un obstacle contre lequel la Compagnie est impuissante : les gabelles françaises.

Au ^{xiv}^e siècle, le sel ne voyageait plus en franchise, il avait déjà payé à passer sous les ponts de Nantes et ce nouvel impôt l'attendait à son entrée en France. C'est dire que la contrebande bretonne travaillait largement, favorisée par le duc quand il était en délicatesse avec le roi.

Jean IV est « le premier duc de Bretagne qui se soit intéressé aux questions commerciales (2) » et il signe un traité avec l'Espagne. Par l'Espagne, le commerce Nantais pénètre en Méditerranée.

Mais les Etats de Bretagne ont concédé au duc des droits de péage dans tous les ports bretons. Ceux qu'il impose à Nantes sont tels que les étrangers quittent la ville pour La Rochelle. Où était la bénigne « quadragesima Galliarum », cet impôt du 40^e dont se contentait le fisc romain ?

(1) MATHOREZ, Note sur les Espagnols et les Portugais à Nantes.

(2) MATHOREZ, op. cit.

Avec Jean V commence la période vraiment féconde et protégée. A Nantes comme à ses autres villes le duc ouvre « la voie à une municipalité régulière », les bourgeois reçoivent « le droit d'élire douze d'entre eux pour veiller aux affaires de la Ville » (1). Le brigandage qui avait repris à la faveur des guerres (les Craonnais avaient succédé aux seigneurs de Champ-toceaux) est réprimé ; Saint-Nazaire obérait les frets par de lourdes douanes, le duc y met ordre. Ordre aussi aux impôts abusifs, ducaux, comtaux, abbaticaux, épiscopaux : « tonlieu » revenant à l'évêque, « devoir de Loyre » attribué à certaines hautes familles, cinq deniers sur le sel perçus par le chapitre des saints Donatien et Rogatien, enchevêtrement des droits qui frappaient quelques produits ou tous sauf quelques-uns, source intarissable de réclamations et d'appels à la justice. Les vins purent sortir à plus bas tarifs, les blés circuler en franchise, les marchandises embarquées à Nantes ne payèrent plus que cinq sols par charge ; du coup, cessa l'émigration des étrangers sur La Rochelle. Un traité de commerce avec le roi de Castille (1428) fixa à nouveau les échanges entre Nantes et l'Espagne ; développé et perfectionné, il deviendra, soixante ans plus tard, la fameuse *Contractation*. Une influence bienfaisante avait servi les intérêts de Nantes : Jean de Malestroit, son évêque, était le chancelier de Jean V.

En relations avec l'Espagne, Nantes y mettait ses clients de l'intérieur. Elle les atteignait jusqu'à Poitiers par la Sèvre, navigable encore à Clisson ; vers le Nord, par l'Erdre qui conduisait les blés et les vins sur la Bretagne ; « par l'Ouest, les navires étrangers arrivaient avec leurs cargaisons de plus en plus variées et de plus en plus nombreuses (2) ».

Parmi les « chemins qui marchent », la Loire est une voie royale vers la mer. A cette époque de viabilité primitive, Nantes, par son fleuve et ses affluents, se trouvait au confluent commercial de la Bretagne, de l'Anjou, de la Normandie et du Poitou, exportant vers l'Espagne les toiles de Rennes, Saint-Brieuc, Dinan, les draps de Tréguier, Vitré (les célèbres « canevases »), Rennes (grand centre teinturier), important les fruits, le fer, la cire et surtout la laine espagnole. A quoi s'ajoutaient les exportations de son propre fonds : les étoffes, les vins, les poissons de la Loire (comme jadis les Romains, les Espagnols étaient grands amateurs de lamproies), le sel surtout. Au xvi^e siècle celui de Guérande et de Bourgneuf se trafiquera par

(1) J. PILLARD, op. cit.

(2) LE GALLOUÉDEC. *La Loire*.

5 à 6.000 bateaux l'an et pour un montant de 5.000 écus. Quant au vin, il a son port spécial, le Port au Vin.

Nantes est en plein essor, son « Marchix » centralise les foires où, d'ordre du duc, les marchands ambulants ne peuvent venir que le samedi concurrencer les commerçants nantais.

Sous François II, successeur de Jean V, apparaît un des administrateurs les plus marquants de la Bretagne, une sorte de Colbert breton, un de ces serviteurs que les princes perspicaces savent discerner dans le peuple ou dans la bourgeoisie et qui paient par de sages services leur élévation aux charges de l'Etat. Pierre Landais, fils d'un tailleur de Vitré et qui fut tailleur lui-même, devint trésorier du duc et, par là, protecteur des humbles et des bourgeois, soutien de l'agriculture, de l'industrie et du commerce. Il attira des ouvriers de Florence pour les soies, d'Arras pour les tapisseries et, par des traités, élargit les relations de son duché avec le Danemark, l'Angleterre, les villes hanséatiques. En même temps François II obtenait du pape Sixte IV l'autorisation pour les Bretons de trafiquer avec les infidèles, chez lesquels ils trouveront des faucons, des chiens et des chevaux tant pour la Bretagne que pour la France et l'Angleterre.

Nantes était en place de choix pour profiter de ces avantages. Elle vit en outre la création de sa milice, l'érection de son château, la fondation d'une Université. C'est à Nantes cependant que, d'accord avec le chancelier Chauvin, le maréchal de Rieux, chef de la noblesse jalouse et inquiète du pouvoir de Landais, arrêta le trésorier qui, finalement, fut condamné à mort (1485).

En bref, des origines à la fin du ^{xv}^e siècle, nous voyons d'abord, après une période nébuleuse, une administration romaine large et ordonnée, puis une ère d'anarchie commerciale correspondant à l'anarchie politique, celle-ci cessant par l'autorité laborieusement assise des ducs de Bretagne, et enfin une organisation agissante à laquelle collaborent l'épiscopat et la bourgeoisie du commerce. Si l'outillage est encore défectueux, la fiscalité compliquée, l'un comme l'autre correspondent aux besoins et aux usages de l'époque.

VII. — La Duchesse Anne

La Bretagne française (XVI^e siècle)

Deux ans après le supplice de Pierre Landais, François II mourut sans héritier mâle (1487). Sa fille, Anne, devait être

« la bonne duchesse », si populaire à Nantes et si bienfaisante pour sa bonne ville. Ce fut à Nantes d'ailleurs que commença sa destinée royale, d'assez brusque façon, il est vrai, puisque, pour conquérir à la fois la ville et la duchesse, le roi de France, Charles VIII, vint assiéger l'une et l'autre (la duchesse dans Rennes), les enleva toutes les deux, fit d'Anne sa prisonnière, puis sa femme (1491). Charles mort, sept ans après sa double conquête, Anne — de son plein gré cette fois — épouse Louis XII et leur fille Claude fut la femme de François I^{er}. Ainsi trois mariages attachèrent la Bretagne à la France ; Nantes va devenir port français et commercer librement pour sa province et pour le royaume. Elle reçoit en même temps le plein profit de ses relations avec l'Espagne dont la fortune monte à l'apogée.

Ces relations s'étaient, avec le temps, étroitement assurées. Sur la Fosse se dressait la « Bourse et Estappe d'Espagne » à qui Charles VIII avait rendu ses « congies et licences » assez endommagés par les troubles de l'annexion. Ceci datait de 1493 et de 1494 la *Contractation*, mi-confrérie religieuse mi-société commerciale entre négociants de Nantes et de Bilbao, possédant flotte et chapelle (N.-D. d'Espagne) à Nantes et dont les membres résidant en cette ville formaient la « *Compañia de los Señores del Salvo Conducto* ». La colonie espagnole était dirigée par un « consul, procureur et boursier d'Espagne ».

Nous avons détaillé les exportations des Nantais vers l'Espagne. Ils en rapportent de la laine (dont une partie repart en Angleterre), des fers et des aciers de bonne qualité (ce qui améliore la métallurgie nantaise et lui permet d'exporter des armes en Angleterre et en Irlande), des cuirs (entre autres les fameux « Cordoue » et aussi des cuirs de harnais), des chevaux (les « genêts » d'Espagne) que Nantes réexporte en Angleterre.

La *Contractation* subsistera jusqu'en 1733 avec des vicissitudes diverses, traversée par les jalousies de ceux des Nantais qui n'en faisaient pas partie, par les vexations de Bilbao, mais sans jamais cesser de servir le commerce entre les deux villes. La colonie espagnole s'était installée à Nantes depuis le traité primitif de 1428. Certains de ses membres, les Rhuys, les Harrouys, les d'Aranda, jouèrent un rôle notable dans la cité et leurs noms ont subsisté dans la topographie de la ville et la géographie de la région.

Moins anciennes et moins nombreuses, d'autres colonies étrangères se groupent à Nantes et, quitte à anticiper, nous les mentionnerons ici. La plus marquante fut la hollandaise,

implantée grâce à l'Edit de Nantes (1598). Elle aussi possédait sa flotte ajustée au tirant d'eau de la Loire, son lieu de réunion, sur la « Hollande », place de la Bourse actuelle. Elle intervint souvent, comme la « Compañia », dans les affaires de la ville et, une grande partie de ses membres étant — primitivement ou par conversion — catholiques, ils demeurèrent après la Révocation. Peu à peu la colonie diminua, les uns partant, d'autres se fondant par assimilation dans la société nantaise, et, finalement, elle disparut. Son apogée date des environs de 1680.

Les Allemands, Hanséates, Prussiens et Livoniens avaient également leur Bourse dite « des Marchandises du Nord » qui, antérieurement à la précédente, devait déjà être en activité sous le duc Pierre II (1450). Ils écoulaient leurs importations à Nantes, y centralisaient les exportations pour les pays septentrionaux, trafiquaient le sel de Bourgneuf et de Pornic.

Des colonies d'autres nations sont ou seront établies à Nantes : Italiens, Irlandais — ceux-ci ayant fui les persécutions d'Henri VIII et d'Elisabeth, — Portugais. Ces derniers, favorisés par Henri IV, se font naturaliser et viennent par centaines concurrencer les Espagnols.

A ces éléments d'activité, la découverte de l'Amérique ouvrit les ressources d'une importation immense, neuve et qui apparut d'une richesse merveilleuse. Nantes, centre d'escale pour les navires hollandais, scandinaves, allemands, anglais et ibériques, Nantes liée à l'Espagne, première et grande bénéficiaire des nouvelles richesses, Nantes prospéra à ce point que Charles VIII y transféra, avec tous ses privilèges, la célèbre foire franche de Lyon, dite de l'Apparition.

A pareil trafic il fallait un outillage approprié. Le port de Nantes ne cessera de se moderniser. Les anciennes pêcheries de Saint-Félix, devenues gênantes, disparaissent en 1515 ; le *xvi^e* siècle verra les premiers quais, qui ne sont encore que des cales inclinées ; en 1516, on commence celui de la Fosse sur un ancien domaine épiscopal de ce nom ; puis viendra le tour du Port-Maillard (1519-1549) dû à la collaboration de la Ville et des Marchands Fréquentants (1) ; les chantiers du Port-au-Vin seront remplacés par une cale et un quai ; en 1590, le vieux port Pierre-de-France sera démoli (2). Mentionnons encore la

(1) Cf. *supra*, p. 21.

(2) Vers cette époque, la hauteur de la Loire entre Nantes et la mer était de 3^m40 à marée basse et de 6^m35 à marée haute, ce qui suffisait à des navires de 200 à 600 tonneaux. Quelques travaux exécutés par des mendiants et par des femmes et le comblement du canal de Saint-Félix, qui fortifia le lit du fleuve, avaient quelque peu lutté contre l'ensablement.

restauration en pierre des vieux ponts de bois et arrêtons-nous maintenant devant les constructions navales.

A peine la Bretagne réunie, Charles VIII oblige Nantes à lui livrer deux « caragues » de 1.000 tonneaux pour ses guerres d'Italie. C'étaient de massifs bateaux, ronds, solidement liés, avec haubans et gouvernail fixé à l'étambot. Au siècle suivant, les chantiers du Port-au-Vin, remplacés par un quai, furent transportés sur la grève de l'île Gloriette et là ils prospérèrent au rang des premiers de France. Sous François I^{er}, ils lancèrent la *Non Parcille*, ainsi baptisée pour « sa grandeur démesurée » — quatre siècles plus tard, Saint-Nazaire lancera *Normandie* — ; sous Henri II, le « Grand Henri » et le « Grand Caraguin ». Trois des plus forts navires étaient alors attachés au port de Nantes : le *Grand-Lion*, le *Petit-Léon* et le *Saint-Pierre-de-Nantes*. Le gros de la flotte commerciale, à vrai dire, ne dépassait pas 60 à 100 tonneaux, encore que le tonnage n'eût cessé de croître, depuis les barques romaines, en passant par des modèles « arrondis de l'arrière et de l'avant », grées en côtes, avec haubans de cuir et une seule voile carrée « quelquefois ornée d'or et de figurines d'animaux (1) », puis par ces navires de haute mer qu'armaient les Bretons au XIII^e siècle, « courts, surmontés de châteaux crénelés en saillie, d'une hune élevée portée par un mât servant à fixer la voile carrée ornée d'emblèmes (2) ».

Dès le milieu du XVI^e siècle, le port dut être en possession du principal de son personnel d'exploitation : jaugeur-juré, arrimeurs, lesteurs-délesteurs, pilotes. On ne trouvera que plus tard trace des gabarriers, courtiers-interprètes, portefaix et surtout du maître de quai ou capitaine du port, « un des derniers offices institués dans le port de Nantes » (2) (le 24 août 1741).

Comme on peut le penser, de grosses fortunes se sont établies à Nantes et par elles la bourgeoisie est montée en dignité sociale. Charles IX dîne chez André Rhuys ; la fameuse race des armateurs nantais va naître et, grâce à l'institution des droits de franc-fief, la bourgeoisie, acheteuse de terres nobles, accédera à la noblesse. Elle exercera les charges de la ville qui, depuis le 27 novembre 1564, comporteront un poste annuel de maire — le premier fut Geoffroi Drouet, sieur de l'Ancre —, un échevinat élu pour trois ans, un tribunal de commerce ou Tribunal (créé par Charles IX en 1564) pour lequel les bourgeois élisent cinquante notables qui fournissent le juge mar-

(1) Ed. PARIS. *Le Musée de Marine du Louvre*.

(2) P. JEULIN, op. cit.

chand et deux juges consuls. Ainsi, mairie et consulat, Nantes possède deux moyens de représentation auprès de l'autorité centrale.

Une juridiction royale, l'Amirauté, instituée en 1555 avec siège à Nantes, avait pouvoir judiciaire sur les affaires maritimes, joint à quelques prérogatives administratives qui la mettaient en fréquents conflits avec le Consulat. Celui-ci était presque toujours aux mains des commerçants de la Fosse, c'est-à-dire du commerce maritime. La Ville et le Consulat s'entendaient pour défendre leurs intérêts communs et les Etats de Bretagne appuyèrent souvent les revendications nantaises, en particulier contre la piraterie.

L'industrie, par malheur, ne suivait pas l'essor du commerce. Elle demeurait attachée à l'artisanat et répugnait aux innovations. Jean Ferrà, italien et gentilhomme verrier, en sut quelque chose qui, ayant tenté d'acclimater à Nantes la verrerie et la « vaisselle blanche », se vit expulser sous grief qu'il faisait monter le prix du combustible. Il y avait bien les mines de fer d'Ancenis, Bain et Châteaubriant, héritages gallo-romains, mais nous en savons la médiocre production. Il y avait les forges de Moisson, les forêts de toute cette région, mais il y avait aussi les règlements oppressifs qui fixaient les salaires, les prix, les méthodes de travail, la classification stricte des ouvriers.

Néanmoins, à considérer les prix de la nourriture, (un sou la douzaine d'œufs, un sou six deniers la livre de beurre, etc.) les ouvriers, avec des salaires minimes, vivaient sans contrainte : peuple et bourgeoisie, Nantes prospérait. Mais rien n'annonçait encore qu'elle dût devenir un jour un grand port industriel.

VIII. — Les Guerres de Religion

Viennent d'ailleurs les époques troubles des grandes épidémies et des guerres de Religion, nous verrons cette prospérité attaquée par les dissensions de la France, comme elle l'avait été par celles de la Bretagne, nous verrons surtout les étrangers concurrents, Hollandais en tête, mettre à profit les déboires français pour accaparer le commerce mondial : *Nil novi sub sole*.

Le point culminant de ces luttes fut, pour Nantes, le temps de la Ligue. Dès 1588, Mercœur, gouverneur de Bretagne s'est révolté. Il s'empare de Nantes, de Rennes, assiège Vitré. Chassé de Rennes, dont le Parlement se déclare pour le Roi,

il institue un Parlement rival à Nantes. Les Espagnols se mêlent à la guerre civile, de même les Anglais, tantôt proscrits, tantôt appelés par Mercœur. Et tout se termine, en 1598, par l'Edit de Nantes et le mariage de la fille de Mercœur avec le bâtard d'Henri IV, dont le petit-fils sera le célèbre Vendôme.

IX. — D'Henri IV à Richelieu

Avec la paix, sous l'égide agissante du Roi et de ses ministres, le commerce fut remis en vigueur, et en sécurité le cabotage. Une série de mesures permettant de réparer la flotte marchande, en attendant de la renouveler, des impôts protecteurs élevés contre les accostages étrangers (principalement contre les Espagnols qui, violant le traité de Vervins avaient établi des droits de 30 % sur les importations françaises), des privilèges accordés à la navigation commerciale : tout un plan de résurrection s'amorçait. Les protestants français et étrangers revenaient en nombre collaborer au commerce de Nantes ; déjà de nombreux quais s'édifiaient, devenus nécessaires. Toute une vie avait repris, qu'atteignit profondément le couteau de Ravallac.

Les intrigues et l'anarchie qui ruinèrent la régence de Marie de Médicis, le règne des favoris Concini et de Luynes pèseront sur le sort de Nantes. Les pirates reparaissent (plainte des Nantais en 1617), les droits abusifs (plainte de 1620). L'eau-de-vie, l'un des débouchés de la viticulture nantaise, est lourdement imposée.

Mais, dès la mort de de Luynes (1621), l'influence de Richelieu se lève. Nantes semble en avoir éprouvé dès l'abord le bienfait. En 1622, elle ouvre à la Fosse les travaux d'un quai neuf de 250 mètres qui, deux ans plus tard, sera prolongé de 400 mètres. Ce quai, bordé d'ormeaux, fut une des parures du port.

Nantes, « situé, écrit Richelieu, assez proche de la mer et en la rivière de Loyre », avait attiré l'attention du cardinal. Ce fut un bonheur, car les grosses compagnies étrangères d'Angleterre, d'Espagne, des Pays-Bas étaient en pleine prospérité. Gros danger pour notre commerce, encore mal armé et que personne, depuis Sully, ne défendait plus. Le ministre rétablit les droits d'ancrage, prohiba l'affrètement des navires étrangers, autorisa la noblesse à commercer sur mer sans déroger, fournit aux armateurs des bois en provenance des domaines royaux. Et voici que va s'ouvrir l'ère des Compagnies françaises, sous l'impulsion du cardinal.

Il faut le reconnaître, les Nantais apportèrent à cette œuvre moins que de l'empressement. Et le Parlement de Bretagne s'y opposa avec un particularisme étroit, entêté. Ce fut d'abord la « Compagnie du Morbihan », fondée à cent actionnaires, au capital, énorme pour l'époque, de 1.600.000 livres, ayant pour objet le trafic par terre et par eau « du Levant au Ponant ». Rennes, Saint-Malo, Nantes elle-même et les grandes villes de Bretagne se dressèrent contre elle. Peut-être leur apparaissait-elle comme un monopole dangereux et le Parlement de Rennes, resté jalousement breton, les soutint. On dut s'y reprendre dix-sept ans plus tard, fonder pour vingt ans et avec un nombre illimité d'actionnaires, la « Société de la Bourse Commune de Nantes », encore une nouvelle résistance du Parlement breton obligea-t-elle à faire enregistrer l'édit devant le Grand Conseil (1644). Constituée l'année précédente, exclusivement entre commerçants nantais, la Compagnie se proposait le commerce avec Madagascar. L'autorisation royale la plaçait sous la direction du Maréchal de la Meilleraye et, malgré les efforts du Parlement de Rennes, elle poursuivit sa tâche jusqu'en 1664, date à laquelle son privilège, non renouvelé, disparut devant celui de la Compagnie des Indes.

Le deuxième essai de Richelieu, en date, comme la Compagnie du Morbihan, de 1626, avorta. Il s'ébaucha à Nantes, sous le vocable de « Compagnie de la Nacelle de Saint-Pierre fleurdelysée ». Ses actionnaires français, hollandais et flamands visaient le grand commerce, les pêches, les constructions navales et les colonisations lointaines. Ce programme était trop vaste et la compagnie ne put se constituer.

Le mauvais vouloir du Parlement de Rennes avait livré aux étrangers le trafic maritime de Nantes. De 150 au xvi^e siècle, les bateaux inscrits au port n'étaient plus que 12 en 1645. Le commerce persistait cependant, des vaisseaux de 2 à 300 tonneaux accostaient aux quais, les anciennes marchandises, vins, céréales, sel, toiles, continuaient à affluer, arrivant de Bordeaux et jusque du Roussillon. Mais, imitant les Espagnols du xv^e et les Hollandais du xvi^e siècle (1), qui d'ailleurs avaient maintenu leurs comptoirs à Nantes, les Anglais, Portugais et autres étaient venus y fonder leurs établissements.

(1) L'ancien quartier de commerce des Hollandais s'appelle encore la « Petite Hollande ».

X. — Colbert et ses successeurs

Richelieu avait échoué à Nantes. Colbert, plus spécialisé, y eut meilleur succès. Il y trouvait à faire. La minorité de Louis XIV, comme celle de Louis XIII, avait été une période de troubles anarchiques. La piraterie dévastait nos côtes, le fret étranger les envahissait, un régime écrasant de tarifs intérieurs dressait trente péages entre Roanne et Nantes, les chantiers maritimes languissaient. Colbert s'attaqua à tous ces maux : lutte victorieuse contre les écumeurs de mer, où « les Cassard et les Vié léguèrent à tout jamais leurs noms à la postérité nantaise » (1), rétablissement des droits d'ancrage, interdiction aux navires étrangers d'aborder dans nos colonies, abolition en masse des péages, primes aux constructions navales.

Les chantiers retrouvèrent leur féconde activité. Ceux d'Indret datent de 1668. On y construisait des unités entre 100 tonneaux (*Le Français*) et 400 (*Le Saint-Etienne*), ayant 82 pieds (26 m. 65) de quille. Les anciens chantiers de la Gloriette, installés à la Fosse, construisaient de petits navires de 50 à 100 tonneaux. Au siècle suivant (1738), transportés à la Chézine, ils sortiront des vaisseaux comme l'*Apollon*, de 42 mètres 25.

Des Compagnies sollicitent et obtiennent des privilèges de commerce, à commencer par la plus célèbre, la Compagnie des Indes (1664), à laquelle Nantes souscrit pour 138.000 livres. L'année suivante, en conséquence d'un voyage heureux de la « Société de la Bourse » à Madagascar, Nantes obtient une chambre de direction de la nouvelle Compagnie.

Cependant, les cinq premiers exercices en sont désastreux et les Nantais s'éloignent de cette Compagnie des Indes pour laquelle d'ailleurs vient de se fonder une tête de ligne : Port-Louis (Lorient). La guerre de 1691 ramène les ventes de Rouen à Nantes, mais Crozat et Samuel Bernard se sont retirés et l'ancienne Compagnie de Guinée, restaurée, enlève une partie de son privilège à celle des Indes.

En 1717, Law créera la Compagnie d'Occident : Nantes et Lorient en concentreront le trafic ; elle relèvera le nom de Compagnie des Indes et, après la chute de Law (1721), Nantes en fera prospérer les affaires. Lorsque, deux ans plus tard, les ventes de cette seconde Compagnie des Indes seront trans-

(1) J. PILLARD, op. cit.

férées à Lorient, les commerçants de Nantes s'y seront largement enrichis (1).

Nous avons insisté sur la Compagnie des Indes et nous l'avons même suivie au delà de Colbert et de ses successeurs immédiats, parce qu'elle fut de beaucoup le rameau le plus important du commerce français — et nantais — à cette époque. Mais ce rameau ne fut pas unique. La « Compagnie du Nord » (1669, avec privilèges pour vingt ans), prit l'entreprise du trafic septentrional, de la Hollande à la Moscovie. Nantes, associée des Hollandais, y vit une concurrence dont la guerre de 1672 ruina d'ailleurs les affaires.

Citons la « Compagnie pour le Commerce en Amérique », issue de quelques entreprises éphémères poussées de 1626 à 1654 et qui devint, dix ans plus tard (1664), la « Compagnie des Indes Occidentales », filiale de la Compagnie des Indes. Dissoute en 1674, il en sortira : la « Compagnie d'Acadie » (1683-1703), trafiquante de peaux de castor, à laquelle Nantes sera hostile ; la « Compagnie du Canada » (1690-1703), qui fit le même commerce par La Rochelle et dut sa fin aux protestations des Nantais ; la « Compagnie de Saint-Domingue » (1670-1720), celle-ci en relations étroites avec Nantes, mais que l'animosité des colons dominicains fera supprimer ; enfin, la « Compagnie des Mers du Sud », fondée elle aussi en 1698, en commerce avec Bilbao, ce qui amènera Nantes à s'y intéresser — les effets de la Contractation n'ont pas disparu — et qui finit par se fondre dans la Compagnie négrière de l'« Assiente dos negros », laquelle, avec la « Compagnie du Sénégal » (1673-1696) et son héritière la « Compagnie du Sénégal, Cap Vert et Côte d'Afrique », constitua le groupe des compagnies de commerce avec l'Afrique. La Compagnie des Indes Occidentales prit le trafic du Cap Vert au Cap de Bonne Espérance et celle des Indes Orientales du Cap de Bonne Espérance aux Indes et au Sud.

Réseau touffu, efforts divers dans leurs buts et leurs succès, qui échoueront tous à plus ou moins longue échéance, mais qui auront entretenu le goût du long cours, des lointains négoce et préparé les Français à leur futur rôle colonial.

Nantes y a repris son rôle. Plus de cinquante navires en partent chaque année vers la Martinique, la Guadeloupe, Saint-Domingue, Cayenne. En quarante jours, ils apportent « aux Iles » les farines, vins, eaux-de-vie, étoffes, objets manufacturés de toute sorte, ils en rapportent des cuirs, des bois rares,

(1) Notons déjà que la suppression de la Compagnie en 1763 sera due, en partie, au mémoire du Nantais Montaudouin.

du tabac, du coton, du cacao, du sucre brut (ce dernier produit comptant pour les 9/10^{es} du fret). A l'arrivée, cette cargaison trouve la Loire qui la reçoit et la disperse, non sans qu'un gros contingent de sucre brut soit demeuré dans les raffineries nantaises.

Car l'industrie locale s'est éveillée, la pensée et la main de Colbert l'ont touchée. Les raffineries de Nantes, nées vers 1670, traitent le sucre et le rhum (on dit alors : le « syrop ») ; 200 chaudières et 800 ouvriers fabriquent l'eau-de-vie ; des tanneries ont été créées, des corderies, des sergeries, quantité d'autres fabriques, ce qui, joint aux vieux produits indigènes, blés, vins, sel, fer et charbon, totalise une énorme exportation.

De fait, à la fin du XVII^e siècle, Nantes est le premier port de France : 1.332 navires, contre 641 à Bordeaux et 643 à Marseille (1) ; sa flotte hauturière compte une vingtaine de bateaux armés pour la baleine ou la morue. Mais Colbert mort a eu des successeurs médiocres, la Révocation a écarté les étrangers religieux, la Guerre de la Ligue d'Augsbourg a gêné le commerce maritime. Surtout, un danger pèse sur le port : la Loire s'ensable juste au moment où l'augmentation des tonnages en exigerait l'approfondissement.

En amont de Nantes, le lit du fleuve se compose de quelques couches de graviers de un à deux centimètres et surtout de sable argileux, apports du Forez et de la Limagne et de matières d'alluvion. Le régime des eaux, qui n'a pas varié depuis des siècles (2), comporte un minimum en août et septembre, suivi d'un rehaussement progressif jusqu'en février, époque des plus hautes eaux.

De Nantes à la mer, le lit est d'argile bleue surmontée de sables d'épaisseurs variables, pouvant atteindre trois mètres, avec des bancs rocheux dont les niveaux et les emplacements constituent un obstacle très gênant. Les sables forment des bancs (« mouilles », « grèves ») ; à mesure qu'ils approchent de la mer, ils s'usent, deviennent une vase qui, elle aussi, s'agglomère en bancs, bancs mouvants sous l'action antagoniste du courant et de la marée. Celle-ci remonte le fleuve jusqu'à quelques kilomètres de Nantes, parfois jusqu'aux quais par forts vents d'Ouest. Régime qu'influencent à leur époque, les crues.

La « Communauté des Marchands Fréquentants » avait apporté un zèle compétent — et, de plus, intéressé — à entretenir la grande voie fluviale. Colbert, trop centralisateur, eut

(1) Etats de la Marine.

(2) Cf. Les recherches d'archives de M. GALLOUÉDEC.

le tort de la déposséder de sa charge au profit des architectes royaux (1), dont il n'apparaît pas que l'œuvre ait fait merveille. Le balisage, assuré par adjudication, est très défectueux ; en 1710, les Nantais demandent qu'on visite le fleuve : les navires de 200 tonneaux doivent s'arrêter à Paimbœuf, les navires moyens transborder à Couëron ou au Pellerin. Malgré le trafic prospère du port, les chantiers navals tombent en décadence, on n'y construit plus. De nombreuses réclamations s'élèvent de Nantes, dont les relations avec le pouvoir central sont dépourvues d'aménité.

Cependant, en 1700, le Roi crée le Conseil de Commerce : six membres nommés par lui et douze marchands parmi lesquels Nantes eut son député (2), et il songe à y créer une Chambre de Commerce. Mais ce dernier projet ne reçut pas de suite.

XI. — La Régence et le XVIII^e siècle

L'écluse que le Régent ouvrit brusquement aux idées philosophiques et novatrices laissa passer un flot de réformes : liberté de commerce entre la métropole et les colonies, liberté du droit de départ et d'arrivée (3), liberté du fret à l'aller et au retour, exemption de tous droits aux marchandises à destination des « Iles » et des colonies françaises, mesures diverses parmi lesquelles nous cueillerons, en 1716, la liberté du commerce des nègres de Guinée. Et, entraînant le tout dans un torrent de prospérité factice, le « boom » du système Law. En quelques années, Nantes voit éclore des fortunes colossales issues des « Iles », toute la ville, peuple et noblesse, riches et pauvres, est en effervescence commerciale.

« La chute du système Law n'atteignit pas Nantes qui avait su se méfier (4) » et son trafic se maintint à gros débit, en particulier avec les Antilles. Outre le commerce direct, un itinéraire plus compliqué, mais plus fructueux, atteignait les Iles par l'Afrique. Au passage, on achetait des piastres à Cadix et du tabac à Lisbonne, ce qui, joint au clinquant et à l'alcool

(1) De là date la décadence de la « Communauté » qui ne mourra pourtant qu'un siècle plus tard (1772).

(2) La venue à Nantes du député provoquait la réunion du « Général de Commerce », assemblée du Consulat d'où le député rapportait un mémoire.

(3) Les retards étaient jusqu'alors lourdement pénalisés, injustement d'ailleurs, vu l'incertitude de la navigation à voiles.

(4) P. JEULIN, op. cit.

emporté de Nantes, constituait une excellente monnaie à l'usage des rois nègres. On payait ainsi le « bois d'ébène », c'est à dire les prisonniers noirs capturés au cours des guerres par les monarques indigènes, on les entassait à fond de cale avec le reste de la cargaison commerciale et on voguait, la conscience légère, vers les Antilles.

Ce commerce des nègres se tenait de novembre à mai et un très curieux musée de Nantes en conserve les souvenirs. Un nègre s'achetait, fouet en main, de 7 à 800 livres et était revendu 1.800 livres au colon. L'achat annuel était de 12.000 têtes (dont un déchet de un sixième à un quart, mort en route), le budget de 8 à 9 millions d'achats, de 17 à 18 millions de ventes, les bénéfices particuliers oscillant entre 50 et 200 pour cent. Nantes qui avait commencé en 1695 à armer pour la traite, devint vite le premier port négrier. On hésite à lui en faire gloire, encore qu'à l'époque ce commerce fût reconnu, qu'en 1713 Louis XIV se fût entremis pour obtenir de la Compagnie de Guinée qu'elle le concédât aux Nantais et qu'en 1716 des lettres patentes en aient octroyé la liberté pour la Guinée, moyennant un droit de vingt livres par tête de nègre.

Les relations entre Nantes et le Régent étaient excellentes. Des lettres d'avril 1717 ouvraient officiellement le libre commerce avec l'Amérique et surtout la Compagnie d'Occident venait de reprendre activité. On sait que cette société devint la « Compagnie Nouvelle Générale des Indes », poussant son négoce jusqu'à la Chine et que, avec ses 500 navires et ses réserves fabuleuses de 300 millions de livres, elle survécut à l'effondrement de Law. Nantes et Lorient furent les deux seuls ports autorisés à entreposer ses marchandises.

Par ailleurs — et nous l'avons vu — le trafic avec les Antilles n'était pas limité à l'importation des nègres. Le chiffre commercial de Saint-Domingue, centre principal, dépassait 700 millions de livres, près du tiers du commerce général de la France. De 1729 à 1790 nos importations aux Antilles passeront de 7 à 40 millions, nos exportations, Antilles et Guinée, de 7 à 20 millions.

Ces récents débouchés n'avaient pas tari les anciens. Nantes « est comme au milieu de l'Espagne et de l'Angleterre... et de toutes sortes de royaumes voisins et étrangers on y aborde facilement » (1). Elle se tournait toujours vers la Suède, le Danemarck, l'Angleterre, la Péninsule Ibérique et l'Italie. Mais, avant tout, vers la Hollande et les Villes Hanséatiques et, plus difficilement, vers les provinces baltiques que la

(1) Jean EON. *Le Commerce honorable* (1746).

rudesse des mers septentrionales et le bas prix du fret indigène lui interdisaient à peu près. C'étaient des marins baltes et scandinaves qui lui apportaient les bois, les mâts, les goudrons, les brais, le « fer en barre », le chanvre, les harengs, la rogue et les autres produits du Nord.

Remarquons également que nos relations avec l'Angleterre fléchirent au cours du XVIII^e siècle, influencées par notre politique, la Guerre de Sept Ans, l'émancipation américaine et que, barrée par Marseille, Nantes traita peu avec l'Italie.

Au reste, le tableau ci-dessous que J. Pillard (1) a emprunté à Huet de Coëtlisan, indique mieux que tout commentaire le mouvement du port « pendant les soixante années de sa plus grande prospérité ». Les chiffres sont ceux des importations et exportations réunies (avec un très gros excédent d'importations). Ils expriment des livres tournois (soit vingt sous ou un franc).

	1729	1773	1790
Angleterre	935.739	842.415	1.128.653
Hollande		5.831.410	12.888.528
Suède		1.472.358	2.001.593
Danemarck	4.933.110	210.874	497.732
Allemagne.....	}	10.125.307	14.717.827
Prusse			
Espagne	687.793	3.250.333	4.173.130
Portugal	168.933	1.293.644	1.721.606
	6.725.565	23.026.321	37.129.069

A ces totaux, il convient d'ajouter ceux de la navigation intérieure (Loire et affluents) et du petit cabotage. En 1720, 725 bateaux y travaillaient, assurant 29.190 tonnes d'importations et 41.800 tonnes d'exportations. Ici l'exportation prime.

En contre partie d'une telle prospérité, le danger de l'ensablement demeurerait instant. Nous avons laissé les Nantais aux prises avec les ingénieurs royaux et avec la décadence de leurs constructions navales. En 1720, leur maire, Gérard Mellier, achète les prairies de la Madeleine et du Duc où l'on va aménager des quais et des docks. L'année suivante, sur pétition des Nantais, M. de Lafond, ingénieur du Roi, vient étudier le fleuve.

(1) Loc. cit.

La situation est sérieuse : le Port-au-Vin est à sec en été ; les bateaux ont pris coutume de se délester en plein courant de leurs poussières et de leurs déchets, les jets d'ordures dans le fleuve sont de pratique courante. M. de Lafond établit deux projets et... onze ans plus tard (1732), M. Abeille, appelé par la Ville, va en mettre sur pied un troisième, de « nettoyage ». Huit ans après, les Etats de Bretagne votent un crédit de 40.000 livres. Rien n'est fait. La proposition d'un canal Nantes-Paimbœuf est rejetée, de même un projet de rétrécissement du lit de la Loire. La question restait donc entière, lorsqu'en 1753 le duc d'Aiguillon devint lieutenant général du Comté de Nantes.

On sait son activité. Sur les conseils de l'ingénieur de la marine Mazin, l'idée du rétrécissement fut reprise, des digues construites, des épis établis en amont pour retenir les sables et, malgré les cabales montées contre Mazin, malgré la pratique incoercible du délestage, la profondeur du fleuve augmenta de cinq pieds, atteignit douze pieds à la Fosse. Les navires de 150 à 180 tonneaux purent accoster à Nantes, Paimbœuf accueillant 3 à 400 tonneaux et Couëron 200 à 250. A Couëron, 110 allèges de 80 à 120 tonneaux assuraient le transbordement jusqu'à Nantes. On restait loin de 1.200 tonneaux qu'on avait espérés, mais le progrès était considérable.

Or, à partir de 1770, les travaux vont cesser et l'ensablement reprendre. La Loire n'accepte plus de porter à Nantes que les bateaux de 150 tonneaux et les gros navires construits par les chantiers nantais doivent se faire mâter à Paimbœuf. Alors, vers 1780, les Etats de Bretagne reprennent un projet d'Abeille : un canal Manche-Océan, de Saint-Malo à la Loire par le Blavet et la Vilaine, projet qui rejoint ses devanciers dans le néant, mais qui fut, peut-être, le germe d'où sortira un siècle plus tard, le canal de Nantes à Brest.

Par contre, les routes ont repris de l'état et étendu leur réseau, Louis XIV ayant aménagé les voies romaines, ouvert de nouveaux chemins. Ainsi un intense trafic terrestre put s'établir entre Nantes et Lorient, quand ce dernier port devint tête de ligne de la Compagnie des Indes. Dès le *xvii^e* siècle, partaient de Nantes ou la traversaient : la route littorale de Dol, par Vannes, Lorient, Quimper, Landerneau, Morlaix ; celle de Brest, par Redon, Pontivy, Landerneau ; celle de Rennes qui ramifiait sur Dinan, Saint-Brieuc, Guingamp, Morlaix ou Tréguier, Saint-Malo, Fougères, etc. ; celle de Châteaubriant, Vitré, Fougères ; au Nord, la route de Paris, par Angers et Orléans ; au Sud, les routes de Limoges, de Poitiers, de Clisson, de La Rochelle. De nombreuses routes

secondaires unissaient ces maîtresses branches et constituaient un riche lacis de communications.

A jeter un regard d'ensemble sur le port de Nantes et sur ses voies d'apport à la fin du XVIII^e siècle, voici le tableau qu'on a sous les yeux :

Sur 160 lieues de cours total, la Loire était navigable pendant les 140 dernières. Elle communiquait avec la Seine par Briare et, à quelques lieues près, avec la Saône et le Rhône. On retrouvait, perfectionnées, les anciennes voies du trafic romain. Les affluents, pour la plupart utilisables, la prolongeaient par un admirable réseau de transport. A l'afflux des marchandises qui lui parvenaient par eau douce, Nantes joignait ses produits et ceux de sa région : 90.000 quintaux de sel des marais de Bourgneuf, 45.000 de Guérande, le fer des mines de l'Isac, de la Vilaine et de l'Erdre travaillé par les forges de la Hunaudière, de la Provostière et de Gravôtel, la tourbe de la Brière, la houille de Montrelais et de Nort, les verres de Couëron et de Varades, les faïences de la Place Viarmes, les cuirs tannés du Marchix et de Barbin, les toiles, serges, tissus de laine, de coton, de lin, produits de l'industrie nantaise.

Car cette industrie, que nous avons vue si entravée, si paresseuse à suivre le progrès du commerce, s'est maintenant décidée et elle prospère. Au premier plan, apparues en 1758, les toiles peintes, les « indiennes », occupent, en 1790, 4.500 ouvriers et fabriquent 120.000 pièces pour 17 millions de livres. Les nègres en sont grands amateurs et c'est une monnaie d'échange avantageuse pour payer le sucre et le « bois d'ébène ».

Les constructions navales ont repris. Chantenay, Trentemoult, Indret, Basse-Indre, Couëron, Le Pellerin, Paimbœuf ont des chantiers. Les jauges ont varié suivant l'état du lit de la Loire : montées à 250 et même à 350 tonneaux, elles diminuent à partir de 1760. La flotte de mer réalise des types voisins de ceux des vaisseaux de guerre, à cause de la course ; la flotte fluviale comprend les modèles les plus divers : chalands, sapines, toues, futreaux, barges, etc. Cette renaissance des chantiers navals a suscité l'essor des corderies et de toutes les industries nécessaires aux constructions. Quant à la pêche, Nantes la centralise, qu'elle soit industrielle (morues vertes ou sèches, huiles et rogue) ou côtière (2.000 chaloupes et 24.000 hommes pêchent au large de la Bretagne).

Telle nous apparaît Nantes, gigantesque entrepôt, vaste usine de transformations et, finalement, énorme plaque tournante aiguillant les marchandises sur leurs destinations défi-

nitives. Son outillage s'y est d'ailleurs adapté. Dès 1700, on s'est employé à réparer les quais. En 1723-24, une société de vingt-quatre commerçants construit des cales et des quais dans l'île Feydeau, utilisant fort opportunément les sables de curage. En 1725, les quais de la Fosse sont aménagés selon un plan de M. de Lafond. De 1726 à 1734, construction d'un nouveau quai au port d'Estrées (alias quai de la Chézine). De 1741 à 1753, travaux des quais Brancas et Flesselle ; 1763, achèvement du quai d'Aiguillon ; 1777, construction du quai des Nouvelles Salorges (magasins au sel) ; 1785, nouveaux quais devant la maison de MM. Libault et Chamand. Enfin, utilisant Paimbœuf, Nantes s'intéressera aux travaux de ce port, en particulier au môle de 1771 (prolongé de 140 toises en 1776) et à la chaussée de débarquement.

XII. — De la Révolution à nos jours

Nous venons de traverser la période brillante entre toutes de l'histoire maritime et fluviale de Nantes. L'apogée s'en peut situer entre 1750 et 1790. Un négociant s'y enrichissait en quinze ans et la prospérité y semblait installée à demeure. Du Château à Chantenay, les quais s'étaient bordés des beaux hôtels de dessin roman qui en sont encore la parure. Rien n'apparaissait qui pût devenir une maladie de cette économie florissante.

A considérer l'industrie et le commerce nantais, il semble en effet que l'une comme l'autre aient suivi les règles normales. L'industrie s'est employée à fabriquer avec des matériaux locaux (fer, textiles bretons, etc.) ou importés par le port (métaux, sucre brut, etc.) des produits nécessaires aux besoins des Nantais ou à leur commerce (indiennes, vg.) avec un surplus (métallurgie, conserves, etc.), propre à lui procurer de larges fonds de roulement. Le commerce a trafiqué pour ses exportations les produits régionaux ou d'apport, pour ses importations ceux des pays qu'atteignaient ses exportations. Ainsi commerce et industrie se sont maintenus dans l'exploitation de leurs moyens naturels, dans ce que Marcel Malcor (1) appelle fort justement leur « vocation ».

Mais la traite des nègres, commerce factice, est sortie de ces justes règles, elle a causé un enrichissement pléthorique et mal réparti, les fortunes se sont « concentrées aux mains d'une

(1) Marcel MALCOR. *Au delà du Machinisme* (passim).

minorité » et le luxe somptuaire des grands négociants ne suffit plus à en assurer la digestion. De cette congestion de capitaux, Nantes fut délivrée par la saignée révolutionnaire.

L'opération fut affreuse (Terreur, guerre de Vendée, dictature Carrier) et ses effets brutalement immédiats. De 1790 à 1802, le mouvement du port passa de 2.558 navires à 240 et de 236.000 à 37.000 tonneaux : neuf dixièmes de perte. De cette catastrophe, un bienfait émergea : la suppression des douanes provinciales.

La résurrection fut timide : trop de craintes demeuraient et de toute sorte. Surtout, dix ans de blocus avaient modifié profondément les trafics : les charrois et la navigation intérieure s'étaient emparés des transports du cabotage. Quant à l'armement au long cours, la perte de la Louisiane et de Saint-Domingue, la longue stagnation des navires sur leurs ancres et les dégâts qui en étaient résultés l'avaient encore plus gravement touché.

Mais le Consulat va rendre la confiance et les chefs d'entreprise nantais sont gens de tête et d'exécution. La Chambre de Commerce est reconstituée, deux de ses membres sont délégués auprès de Bonaparte. On reprend les plans d'aménagement de la Loire ; un projet est établi de bassin à flot, à Saint-Nazaire cette fois. Le canal de Nantes à Brest est décidé en 1805. Commencé en 1812, il sera achevé en trente ans.

L'Empire ne justifia pas les espoirs du Consulat. Les guerres maritimes et le blocus coupèrent Nantes des ports coloniaux et étrangers. La traite des nègres était devenue infâme et interdite et le commerce en souffrait, à défaut de la morale.

L'énergie des armateurs nantais demeurait en puissance et il lui suffit que la Restauration eût, une fois encore, ramené la confiance. Il s'agissait de remplacer la clientèle perdue, ces fructueuses Antilles, et les cargaisons noires de l'Ouest africain. Ce fut alors qu'on songea à exploiter, à l'Est de Madagascar, l'Ile de France (Maurice) et la Réunion. En quinze ans, Nantes eut reconquis sa situation commerciale.

Elle la dépassa. En 1830, elle réalisait un tonnage de 360.000 tonnes contre 330.000 en 1790. Douze ans plus tard, son trafic avec la Réunion était supérieur à la moitié de la navigation avec toutes les colonies ; en 1855, il arrivait aux deux tiers de la navigation totale. Le cabotage avait repris pleine vie, trafiquant 150 à 200.000 tonnes et c'était maintenant l'Angleterre qui était devenue la principale partenaire, absorbant nos céréales, nous envoyant ses charbons, son fer et sa fonte. En compensation, les transactions avec la Hollande, les Scandinaves et l'Allemagne avaient sensiblement fléchi. Mais l'Espagne et le

Portugal étaient redevenus nos clients et nous fournissaient leurs vins cuits. En outre de l'Ile de France et de la Réunion, les Nantais s'étaient assurés de nouveaux débouchés : Indes, possessions hollandaises, Etats-Unis et Brésil.

Ils étaient en fonds pour mener ce commerce. Depuis 1820, les négociants s'étaient associés dans la fondation d'une banque d'escompte. Grosse force capitaliste qui assurait en même temps les trésoreries particulières, cette banque devait, après 1848, entrer, avec les principales banques de province, dans la formation de la Banque de France. En même temps que le commerce, elle aidait l'industrie.

Celle-ci avait opéré un redressement parallèle à celui du négoce. Cinq cents ouvriers travaillaient à la fonderie Voruz : les raffineries poussaient leur production jusqu'à 40.000 tonnes de sucre en 1855 ; après quinze ans de recherches, Joseph Colin arrivait à fabriquer des conserves par le procédé d'Appert, industrie qui, née en 1824, sortait dix ans plus tard un million et, en 1855, plus de trois millions de boîtes. La pêche était redevenue industrielle et s'était étendue. A cette époque, une espèce de baleine fréquentait le Golfe de Gascogne et l'ancien armement baleinier avait repris à partir de 1817 par l'heureuse initiative de M. Dobrée.

A la fois industriel et armateur — ses bateaux furent les premiers à trafiquer avec les ports chinois — M. Dobrée fonda les forges de Basse-Indre. En même temps la construction navale avait retrouvé son activité. Avec ses quatorze chantiers, Nantes était à la tête de cette industrie. Un ingénieur nantais, Guibert, inventa les coques métalliques, grâce auxquelles la jauge maxima passa de 500 à 700 tonneaux. Vincent Gâche construisait les premières machines de bateaux utilisées en Loire. Enfin les chemins de fer allaient créer des relations rapides avec Paris et Nantes se trouva être le troisième port de France, après Marseille et Le Havre.

Les instruments de son progrès allaient devenir un grave danger. La Loire s'ensablait, malgré les derniers travaux et, cette fois encore, en coïncidence avec l'augmentation des tonnages. Saint-Nazaire allait, en 1857, après 17 ans de travaux, bénéficier du bassin à flot que les Nantais y avaient projeté à leur propre bénéfice. Relié à Nantes par voie ferrée le jeune port devenait tête de ligne.

Mais la ténacité nantaise s'acharna à la partie. De nouveaux essais d'approfondissement furent tentés en Loire : ils ne permirent même pas l'accès de Nantes aux bateaux de 400 tonnes. De 1879 à 1886 le trafic tomba de 480 à 354.000 tonnes, Nantes fut le douzième port de France.. Alors, on en revint au canal

de Paimbœuf ; il fut ouvert en 1892. Pour un coût de 87 millions, il donnait 6 mètres de tirant d'eau. Nantes était sauvée. Dès l'année suivante, elle retrouvait 544.000 tonnes ; dix ans plus tard, ce tonnage était doublé.

Parallèlement, allait naître en 1892 et se constituer en 1895 la « Société de la Loire navigable (1) » pour le « traitement » du fleuve en amont de Nantes. Nous y retrouvons l'effort d'initiative privée des anciens « Marchands Fréquentants », mais, cette fois, le siège central est à Nantes. Nous verrons, avec plus de détails, que son action fut assez vaine.

Quant au canal de Paimbœuf, pour une fois et pour leur malheur, les Nantais n'avaient pas vu assez large ou, plus exactement, assez profond : en 1911, le canal était devenu insuffisant aux jauges accrues, il fallut l'abandonner. Mais les progrès de la technique qui avaient causé le mal apportèrent aussi le remède. En même temps qu'elle se trouvait outillée pour augmenter le tonnage des navires, l'industrie le fut pour le dragage approfondi des rivières. Des machines puissantes, dragues et suceuses, s'attaquèrent au lit de la Loire, à ses hauts fonds, voire à ses îles. En 1913, par toutes marées, les bateaux calant 6 m. 50 pouvaient passer et le trafic atteignait près de deux millions de tonnes — 1.964.000 exactement. — Du douzième rang, Nantes repassait au sixième, derrière Marseille, Le Havre, Rouen, Bordeaux et Dunkerque. Un grand programme (28 millions et demi de travaux) fut voté le 7 août 1913 par le Parlement. La guerre en arrêta la mise en œuvre.

A ce moment, l'industrie nantaise avait, comme de coutume, suivi l'ascension du commerce. L'Algérie et nos colonies, l'Angleterre, la Russie, tous les anciens partenaires, en assuraient les débouchés, sans parler, bien entendu, des consommations locale et nationale. L'armée, grosse cliente de la métallurgie, lui adressait des commandes massives. De même, les chemins de fer (2) et les constructions navales. Les conserves malgré la concurrence espagnole et portugaise, les raffineries, les biscuiteries et nombre d'autres établissements travaillaient à plein. La mobilisation freina brutalement cette activité.

Brutalement, mais passagèrement. Les besoins du pays s'étaient accrus de ceux de son armée ; les arrivages anglais, refoulés par l'avance allemande, cherchaient des ports au sud

(1) Son titre officiel était : « Société d'Initiative et de Propagande pour l'exécution d'une voie navigable entre Nantes et Orléans et prolongement ». Nous en reparlerons en détail (cf. 3^e partie).

(2) Un peu avant la guerre de 1914, une grosse fabrique de matériel ferroviaire commençait à s'installer dans le quartier maraîcher et agricole de Saint-Joseph, où s'étale maintenant, à l'opposite de Chantenay, une vaste cité industrielle.

de la Manche : Saint-Nazaire devenait base anglaise, en attendant qu'en 1917 il devint base américaine. Cet énorme mouvement devait refluer jusqu'à Nantes, qui fut mise en état d'en profiter grâce à l'activité de sa Chambre de Commerce.

« Réalisée dans le silence et l'obscurité, sans autre satisfaction que celle du devoir accompli, l'œuvre des Chambres de Commerce et des municipalités pendant la guerre sera appréciée plus tard à sa juste valeur... Malgré la pénurie de la main-d'œuvre et la cherté des matériaux, la construction des quais nouveaux fut continuée et on se préoccupa d'établir, aux endroits les plus favorables pour le mouillage des navires, des postes d'accostage, sans doute de construction légère, car il importait avant tout d'aller vite, mais qui rendirent cependant les plus grands services. Avec ses nouveaux ouvrages et ses anciens quais, grâce à l'exploitation intensive de l'outillage public créé avant la guerre par notre Chambre de Commerce, le port de Nantes put satisfaire à tous les besoins des bases anglaise et américaine qui s'y établirent, la première en 1914, la seconde à la fin de 1917. Le tonnage des marchandises, qui atteignait, en 1913, 1.963.715, s'éleva en 1916 à 2.891.778 tonnes (1) ».

Nous arrêtons ici cet historique, les vingt années qui ont suivi la guerre devant trouver leur place naturelle dans le cœur de notre étude.

(1) René LEGROS. Le Port de Nantes. (*Revue des Sciences Politiques*, 1931.)

PREMIÈRE PARTIE

Description **du Port de Nantes**

CHAPITRE PREMIER

L'accès du Port

« En ce qui concerne plus particulièrement les conditions techniques, le port doit présenter des accès faciles à toutes heures (1) ». Cette proposition est trop évidente pour souffrir discussion et toute l'histoire du trafic nantais et de ses aléas montre que cette question, si souvent posée et avec tant d'angoisse, est à la base même de la prospérité du port.

La Loire en effet, dans sa zone maritime, est loin de présenter une topographie idéale. Dès sa sortie de Nantes, le fleuve se fragmente en bras nombreux qui enclosent des îles. Il se rassemble un instant, mais c'est pour un trajet de deux kilomètres, au bout duquel il s'ouvre de nouveau, laissant surgir à gauche, face à l'usine Brûlée, au milieu d'îlots d'importances diverses, la grande île Cheviré (2) à laquelle succèdent les îles Mindine, Indret devant Basse-Indre Pivin — pour ne citer que les principales. — Brusquement, à hauteur de Couëron, les îles passent à droite et, durant six kilomètres, émergent en chaîne l'Île Neuve de Couëron, l'Île Ville-en-Bois, l'Île Thérèse.

Le fleuve, à ce moment, s'étale sur 3 kilomètres, mais non pas d'eau coulante, car, en plein milieu du lit, sont assises, s'emboîtant presque, les îles Sardine, Belle-Ile et La Maréchale. Ce bloc, de 9 kilomètres de long, s'étend à hauteur de Corde-mais et de Rohars. Un bras le longe à gauche que divise l'île Massereau.

Dès lors et jusqu'à l'embouchure, la Loire va s'élargir encore et, seules, quelques petites îles viendront orner le fleuve dans la grande courbe ultime qu'il dessine de Rohars à la mer. Citons le Petit et le Grand Carnet, l'île Pipy et l'île de Laveau (face au village du même nom) qui font suite à l'île de la Maréchale et se présentent presque de front en travers du fleuve, à larges intervalles. Enfin, les hauts fonds de l'embouchure avec les rochers et les vasières de Pierre Rouge.

(1) BRICHAUX, op. cit.

(2) Des travaux récents l'ont rattachée à la terre ferme par sa partie Est.

Passé Paimbœuf, voici le véritable estuaire, parsemé d'îlots et de rochers, dont le port de Saint-Nazaire à droite et la pointe de Mindin marquent les limites. A gauche, la côte se dirige, rectiligne, vers le sud, tandis que la côte nord, Saint-Nazaire franchi, découpe de nombreuses pointes, notamment celle de Ville-ès-Martin.

On le voit, et avant même d'avoir touché au problème de la profondeur du chenal, l'accès au port de Nantes présente par endroits un itinéraire fort délicat. On a obvié à cet inconvénient par un bon balisage (1). Aussi n'est-ce pas là le plus préoccupant.

Au cours de l'historique du port, nous avons situé la question de l'ensablement. Elle reste actuelle et menaçante. Sans doute avons-nous noté des travaux antagonistes, ceux, en particulier, des XVIII^e et XIX^e siècles — en 1751, on endiguait sur 15 kilomètres. — Mais les navires augmentaient leur tirant d'eau. A la fin du XIX^e siècle, la lutte tournait à la défaite.

Le chenal n'offrait à l'origine que des profondeurs médiocres, sans cesse diminuées par les dépôts vaseux et les sables venus d'amont. Les hauts fonds du lit constituaient en outre un grave danger. S'ils avaient plus ou moins disparu par l'endiguement, la navigation n'en restait pas moins précaire entre la Martinière et Paimbœuf, dans la section « intermédiaire ». Là, non seulement émergeaient le plus grand nombre d'îles « à travers lesquelles serpentait un chenal sinueux », mais les profondeurs restaient très médiocres à basse mer. Une menace de rapide désertion, de mort prochaine pesait sur la Loire. De 480.000 tonnes en 1879, le trafic était tombé à 354.000 en 1886. Il fallait agir. Mais comment ?

Dès le début, les vues divergèrent. En 1869, l'ingénieur Lechalas avait opiné que c'était la Loire elle-même qui devait être aménagée. Cet avis trouva des partisans. Mais à cette époque, les engins de dragage étaient loin de leur perfection actuelle et, finalement, on estima plus sage d'établir un canal de dérivation sur la rive gauche du fleuve entre la Martinière et le Carnet. Ce qui évitait aux navires la suspecte « section intermédiaire ». Ce canal, reconnu d'utilité publique par la loi du 8 août 1879 et dont le coût s'éleva à 26.700.000 francs, fut ouvert en 1892.

En aval et en amont, on dragua aux endroits les plus opportuns et on modifia légèrement les digues. Cette solution se

(1) Ce balisage a été modifié en 1913, ainsi que l'éclairage. On compte entre Nantes et Paimbœuf 26 feux et 8 bouées lumineuses. La navigation de nuit est devenue aussi aisée que celle de jour.

justifia par le succès : le trafic reprit très vite et on note 544.000 tonnes en 1893, 998.798 en 1908 ; le million avait été atteint en 1900. Du douzième rang auquel elle était descendue en 1886, Nantes repassa au huitième dès 1893 pour prospérer encore dans la suite.

Par malheur, si le port avait repris sa vitalité passée, l'horizon s'assombrissait de nouveau. Le canal, en effet, présentait à l'usage un grave inconvénient. Pour accéder à Nantes, il fallait utiliser deux marées (1). D'autre part, pendant les périodes de mortes eaux, la profondeur du chenal n'était que de 5 m. 40, profondeur que le tonnage sans cesse accru des cargos rendait de plus en plus insuffisante. On crut, il est vrai, possible de perfectionner le canal, de multiplier les écluses, d'ouvrir ainsi un passage permanent aux navires calant plus de 5 m. 40. Mais ces améliorations n'eussent pas obvié à la perte d'une marée et l'utilisation du canal au cours des travaux de transformation posait un problème grave, ardu.

Les Nantais que, jusqu'ici, nous avons toujours vus triompher de la nature au bénéfice de leur vieux port, les Nantais envisagèrent un autre remède qui serait d'aménager le fleuve lui-même. C'était l'abandon du canal.

Ils y consentirent courageusement, sachant que leurs dépenses n'avaient pas été vaines : le canal avait sauvé Nantes de la ruine, grâce à lui le port avait montré avec éclat les services qu'on en pouvait attendre. La loi du 24 décembre 1903 déclarant d'utilité publique l'aménagement de la Loire consacrait le projet Lechalas, ce projet qui avait paru impraticable vingt-quatre ans plus tôt et à qui le perfectionnement des engins de dragage avait ouvert les voies de la réalisation.

Les frais de l'aménagement avaient été évalués d'abord à 22 millions de francs ; ils furent portés à 50.515.000 francs. A

(1) Le régime de la Loire à Nantes varie dans des limites très étendues, du fait des crues. En période d'étiage, les niveaux atteints par les hautes et basses mers, par rapport au zéro du nivellement général de la France sont les suivants :

Hautes mers :	de mortes eaux ordinaires	+ 1 ^m 61.	Eaux vives	+ 2 ^m 54.
Basses mers :	—	—	—	— 0 ^m 86.
				— 0 ^m 55.

Les crues élèvent davantage le niveau des basses mers que celui des pleines mers. Lorsqu'elles atteignent la cote (3 mètres) à l'échelle de Montjean, à 62 kilom. en amont des ponts de Nantes en mortes eaux et la cote (4 mètres) en vives eaux, il n'y a plus de différence sensible entre les hautes et les basses mers. L'influence des crues du fleuve sur les hauteurs des pleines mers s'étend très loin dans l'estuaire, puisque les crues de 3 mètres à Montjean donnent à Paimbœuf, situé à 43 kilomètres en aval de Nantes une surélévation de 0^m30. Durant les périodes d'étiage, les pleines mers se font sentir à Nantes deux heures après les pleines mers à Saint-Nazaire et les basses mers 4 heures après les basses mers à Saint-Nazaire. (Extrait du *Port de Nantes*, 1921, p. 5.)

la déclaration de guerre, les travaux étaient déjà fort avancés. En tout temps, les navires de 6 m. 20 de calaison pouvaient accéder à Nantes ; ceux de 6 m. 20 à 6 m. 45, pendant 320 jours ; ceux de 6 m. 50 à 7 mètres, pendant 218 jours ; ceux de 7 m. 50 à 7 m. 70, pendant 64 jours ; ceux de 8 mètres, pendant 4 jours (1). Actuellement, les travaux sont presque terminés. Depuis 1918, la hauteur d'eau en Loire maritime a été augmentée de 0 m. 90, permettant l'entrée des navires

de 7 m.	tous les jours
de 7 m. 50	pendant 287 jours
de 8 m.	— 195 —

Ces importantes améliorations ont heureusement influé sur le trafic du port. Nous en verrons plus loin le détail, mais notons ici que, l'ayant laissé à 998.798 tonnes en 1903, nous le retrouvons en 1937 avec 3.230.000 tonnes. Accordons que les exigences de la vie actuelle aient enflé le trafic, il n'en reste pas moins que la transformation du chenal a sa grosse part dans le résultat. La venue à Nantes de certains bateaux de 154 mètres de long et d'un tirant d'eau de 6^m 80 à 7^m 25 est un fait suffisant à montrer les possibilités actuelles (2).

Il faut enfin signaler que l'exploitation de la Loire maritime doit être renforcée par l'exécution d'un nouveau chenal entre Paimbœuf et Saint-Nazaire. D'une durée prévue de vingt ans et d'un coût de 60 millions — payés moitié par l'Etat et moitié par la Chambre de Commerce qui s'assure le concours financier du Conseil général de la Loire-Inférieure et de la Ville de Nantes — ces travaux seront de la plus grande utilité.

Depuis le siècle dernier, en effet, le chenal traverse la Loire en oblique, de Paimbœuf à Donges, au milieu de fonds instables, pour gagner ensuite la gauche du fleuve. Le nouveau projet prévoit un autre chenal de 9 kilomètres (le chenal actuel mesure 12 kilomètres) rattachant d'une seule courbe Paimbœuf à Saint-Nazaire. Cet aménagement permettrait de fixer les fonds et les bateaux pourraient repartir de Nantes sous un fret supérieur. Grosse amélioration à la descente qui est jugée plus délicate que la montée.

(1) Cf. *Le Port de Nantes*, édité par la Navigation du Rhin, 1931, p. 6.

(2) Cf. Compte rendu de la Chambre de Commerce, 1936.

CHAPITRE II

Le Port. — Les Quais

Nantes est établie sur la Loire à un endroit où le fleuve se divise en quatre bras, découpant les îles Feydeau, Gloriette et Sainte-Anne. Cette situation offre un premier et sérieux avantage : elle multiplie les points d'accostage sur une superficie restreinte, avantage insuffisant toutefois si, les accès ayant été facilités, le port reste inapte à recevoir les bateaux. A leur tonnage de jour en jour croissant, il faut des installations appropriées. Nous allons en suivre le développement et nous constaterons dans quelles heureuses proportions il s'harmonise avec celui du trafic.

En 1870, n'existaient encore que les quais inclinés des XVIII^e et XIX^e siècles. Nous en avons traité dans la partie historique de ce travail et on pourra juger de leur insuffisance. Nous ajouterons : de leur incommodité, en mentionnant que les cales, trop basses, étaient fréquemment submergées. C'est pour y remédier que, de 1873 à 1881, furent construits les premiers quais verticaux : quai de la Fosse et quai Ernest-Renaud. Par malheur, l'œuvre manquait de résistance.

En 1892, s'ouvrit le canal de la Martinière et le trafic s'en accrut notablement, nécessitant de nouveaux moyens d'accostage. De cette nécessité naquirent, entre 1897 et 1900, les estacades des quais Fernand-Crouan sur la rive gauche, d'Aiguillon et Saint-Louis sur la rive droite.

Trois ans plus tard, entre en construction le quai des Antilles, contigu à la gare de l'Etat, près le débouché du bras de Pirmil. C'est précisément l'époque de la loi de 1903, la mise en chantier des travaux qu'elle a prévus. Cette activité se répercuta sur le trafic qui s'accrut et le port devait soutenir les charges de cet accroissement. De là, les dérochages entrepris le long de la Fosse, l'élargissement des quais de la rive droite par l'établissement d'estacades en ciment armé, et la mise en train, à Roche-Maurice — en aval de Chantenay — d'un quai nouveau de 500 mètres, en ciment armé, qui fut mis en service en 1913.

« Mais pour répondre à un trafic qui avait doublé pendant cette période et dépassait 2 millions de tonnes, il fallait encore faire mieux. » En 1908 apparaît, présenté par l'ingénieur en chef Robert, un projet de grande envergure : il s'agit de transformer le port de Nantes en un vaste bassin à flot. Le moyen : deux écluses, l'une en amont des ponts de Vendée, l'autre à Haute-Indre, et un canal de dérivation permettant l'écoulement des eaux. C'est là une de ces hardies initiatives, de la classe de celles que nous avons relevées dans le passé de Nantes, qui constatent l'esprit actif et courageux des Nantais. Mais, là encore, se glissait l'ennemi éternel, sournois : le sable ; non seulement il menaçait la voie d'accès, mais, directement, le beau port projeté. Il eût fallu d'incessants, d'onéreux dragages. Le projet fut abandonné. Et on dut attendre le 7 juillet 1913 pour qu'une loi d'utilité publique fut votée touchant l'amélioration du port.

Cette loi, qui, à intervalle de dix ans, fait suite à celle de 1903, établit le programme suivant :

« 1^o Assurer l'entretien automatique des souilles de stationnement des ouvrages d'accostage existant dans le port ou à créer ;

« 2^o Augmenter la consistance des installations à la disposition des navires (1) ».

Quant au premier point, l'essentiel était d'éviter à tout prix l'ensablement des fonds à un moment où, précisément, les bateaux tendaient à approfondir leur tirant d'eau. Or, de toute évidence, si l'on arrivait à activer la vitesse du courant, il deviendrait capable d'entraîner les vases et les sables. Le moyen d'y réussir était de supprimer les ouvrages qui s'opposaient à la marée durant le flot et à l'écoulement lors du jusant. Cette amélioration réalisée, la vitesse du courant de descente s'accélérait d'un double fait : une plus grande masse d'eau aurait pu monter et se présenterait à l'évacuation et, d'autre part, cette évacuation ne rencontrerait plus d'obstacles.

Comme conséquence d'exécution, le programme de 1913 prévoit la démolition des ponts de la Madeleine et de Pirmil dont les piles et l'insuffisance des arches constituaient des barages inopportuns. Ils devraient être remplacés par de nouveaux modèles très modernes répondant aux exigences envisagées. Enfin, le projet a décidé de l'aménagement de la Loire en amont de Nantes, en vue d'un meilleur emmagasinement de la

(1) Ch. VUILLEMIN. Les Ports maritimes de la Basse-Loire (Conférence du 3 décembre 1921).

marée. En complément des installations du port, la loi de 1913 prévoyait :

1° La construction sur la rive droite du port de Pirmil d'un quai en ligne droite de 1.700 mètres ;

1° La construction d'une forme de radoub de 200 mètres vers l'amont de l'île Cheviré en face du quai de Roche-Maurice.

Le quai prévu fut appelé quai Wilson. Commencé en 1914, édifié d'après les procédés les plus récents, bons garants de sa solidité, il fut poursuivi au cours de la guerre et, malgré les difficultés de l'époque, on parvint à en construire 900 mètres. Trois cents nouveaux mètres ont été livrés en 1921, le reste a été achevé postérieurement et est aujourd'hui en usage. Ajoutons qu'une nouvelle tranche de 160 mètres en amont demeure encore en projet.

Quant à la forme de radoub, si nécessaire à Nantes, dont les navires étaient tributaires de Saint-Nazaire — incapable lui-même de satisfaire toute sa clientèle — et plus souvent de l'Angleterre, elle fut commencée à l'endroit prévu en 1923. Mais, hélas ! on arriva au bout des crédits avant d'arriver à l'achèvement du travail.

En marge du programme de 1913, dont nous avons pu estimer l'importance, d'autres travaux furent entrepris. En 1916, furent construits en aval de l'estacade de Roche-Maurice, à l'Usine Brûlée, trois postes d'accostage pour grands navires comprenant chacun quatre ducs d'Albe pour amarrer les bateaux. Perfectionnés depuis lors, ces postes sont devenus le quai Emile-Cormerais, le long duquel viennent se ranger les pétroliers.

En 1926, après de longues tergiversations, un projet fut adopté qui prévoyait le comblement des bras nord de la Loire jusqu'au confluent actuel de l'Erdre. Le motif en était pris d'un grave inconvénient, devenu un danger et qui avait failli tourner au désastre. Le déblaiement du chenal en exécution du plan de 1903 avait eu sa répercussion sur l'étiage. Le niveau des basses mers dans le port s'était abaissé de deux mètres, entraînant un abaissement corrélatif des fonds et les vieux quais des bras de la Bourse et de l'Hôpital, construits en bois au niveau de l'ancien étiage, s'ébranlaient et menaçaient de s'effondrer. Un affaissement important se produisit quai de Magellan ; l'écroulement du Pont-Maudit qui reliait l'île Feydeau à l'île Gloriette et celui de deux arches du pont de Pirmil, au-dessus du bras de même nom, suivi en 1924 de sa destruction complète, amenèrent la décision.

En corollaire du comblement, le projet comprenait la dérivation de l'Erdre. Pour cette partie spéciale des travaux et vu

son importance, plusieurs plans furent présentés. En 1929, il fut décidé que la rivière passerait en souterrain sous les cours Saint-André et Saint-Pierre et déboucherait dans le bras Saint-Félix fermé par une écluse d'amont qui maintiendrait le plan d'eau de l'Erdre à son niveau normal. A l'heure actuelle, ces travaux sont exécutés.

Est à mentionner encore la réfection des quais Fernand-Crouan et des Antilles dont nous avons signalé que l'établissement avait été défectueux. Les fondements en bois avaient pourri, on les remplaça par un œuvre en béton armé. Quai d'Aiguillon et quai Saint-Louis, il en fut de même.

Aujourd'hui, Nantes possède plus de 5.500 mètres de quais qui se répartissent ainsi :

sur la rive droite : les quais de la Fosse, Ernest-Renaud, d'Aiguillon et Saint-Louis, sur une longueur ininterrompue d'environ 1.800 mètres ; le quai du Cordon-Bleu (60 mètres) ; le quai de Roche-Maurice (500 mètres), les postes d'accostage de l'Île Brûlée,

sur la rive gauche : le quai André-Rhuys (450 mètres) ; le quai Fernand-Crouan (300 mètres) ; le quai des Antilles (plus de 550 mètres) ; le quai Wilson (1.654 mètres, plus une dernière tranche de 160 mètres à construire).

A quoi il faut ajouter 1.009 mètres d'estacades privées établies par les usines riveraines de la Loire entre Roche-Maurice et l'extrémité aval du quai Saint-Louis. L'avantage est évident de ces postes d'accostage privés qui suppriment les taxes et les délais des mouillages publics et réduisent singulièrement les frais de manutention.

Au total, plus de 6.000 mètres de quais et d'estacades. Pour un trafic triple, Rouen n'en possède que 9 kilomètres.

Signalons en passant cette supériorité sur les ports maritimes des ports fluviaux qui invitent l'industrie à s'établir le long des rives où l'accueil est moins strictement limité que sur la partie abordable des rivages marins. Néanmoins et toute vaste qu'ait été la place offerte aux usines nantaises, la Loire, de par ses crues, leur interdit certains terrains en aval de l'Île Brûlée. Un projet de remblaiement a été établi, de l'île Cheviré au Pellerin ; ainsi seraient récupérés 1.500 hectares qui seraient attribués à la Chambre de Commerce pour l'indemniser des dépenses de protection qu'elle prendrait à sa charge.

L'AVANT-PORT

« Le port de Nantes comprend également la deuxième zone de la Loire maritime où sont situés les quatre ports de Basse-Indre, Couëron et Donges sur la rive droite et Paimbœuf sur la rive gauche (1) ». Autour de chacun de ces ports, s'est constitué un centre industriel ou commercial que nous signalerons et étudierons plus loin.

A Donges, pendant la guerre, fut construite une grande estacade de 350 mètres de long donnant l'accostage à toute heure aux navires de 7 à 8 mètres de calaison. Créée pour le chargement des charbons, elle devait être outillée et exploitée par les chemins de fer du P.O. Par la suite, ce fut pour le trafic des pétroles qu'elle a été aménagée et réfectionnée. Ainsi verrons-nous que Donges est devenu un grand centre pétrolier.

A 43 kilomètres de Nantes, nous atteignons Paimbœuf. Son groupe d'usines est desservi par une estacade en ciment armé outillée pour le transbordement sur wagons des charbons et marchandises diverses.

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce, 1936 (p. 13 des Documents statistiques).

CHAPITRE III

L'Outillage du Port

La Chambre de Commerce de Nantes est concessionnaire de l'outillage public du port. Grâce à quoi sont réduites au minimum les taxes d'usage dont la perception a pour unique objet le remboursement des frais d'établissement. Par cette concession la Chambre de Commerce s'est acquis « le monopole de l'exploitation des appareils de levage destinés à prendre la marchandise et à la mettre sur le quai et vice-versa (1) ». (Le décret du 10 août 1917 avec annexion des charges a prolongé la durée de concession.) Elle assure par ailleurs la dératisation des navires et le nettoyage des quais.

Du tableau suivant (2), établi d'après les chiffres au 31 décembre 1936, ressortent l'état de l'outillage du port et les progrès réalisés depuis la fin du siècle dernier.

		1882	1897	1903	1913	1921	1927	1936
Grues....	moins de 1.200 kil....	19						
	à bras.....							
	de 1.200 à 5.000 kil.	19	9	5	2	2	3	2
	de 10.000 à 15.000 kil.	2	1	1	1	1	1	1
	à vapeur....							
	1.500 kil.....		13	24	40	44	42	29
	3.000 kil.....					14	30	20
	5.000 kil.....					6		
	électriques ..							
	1.500 kil.....				12	12	12	12
	3.000 kil.....				8	8	8	29
	5.000 kil.....				4	4	8	8
	6.000 kil.....						6	7
	30.000 kil.....				1	1	1	1

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce, 1936 (p. 9).

(2) Emprunté à P. JEULIN (op. cit.) et mis à jour.

	1882	1897	1909	1913	1921	1927	1936
Trépied à vapeur de 60 tonnes.....		1	1	1	1	1	1
Portique électrique à minerai de 12 tonnes..							2
Engins flottants				2	2	2	2
Trémies ensacheuses					4	4	4
Cabestans					25	41	52
Remorqueurs	14	14	17	13			
Eclairage électrique (lampes).....					62	64	66
Prises d'eau potable					46	64	78

Mentionnons à part :

1° le slip way de Chantenay, sur la rive droite du fleuve, capable d'élever hors d'eau les navires de 100 mètres de long et ne pesant pas plus de 1.800 tonnes. Ce slip peut se dédoubler et recevoir à la fois deux navires, l'un de 55 mètres, l'autre de 40 ;

2° un dock flottant capable de caréner les navires de 6 à 7.000 tonnes ;

3° des dragueuses et des suceuses destinées à l'entretien du port.

Les travaux d'extension inscrits au programme de 1913 comprennent la forme de radoub de l'île Cheviré. Nous en avons déjà traité et ne la mentionnons ici que pour mémoire.

Quant aux voies ferrées qui desservent le port, elles atteignent un développement actuel de 35 kilomètres. Les voies de la rive droite sont concédées à la Compagnie P.O.-Midi ; celles de la rive gauche ont été établies par le réseau de l'Etat.

Nous en aurons fini avec l'outillage public quand nous aurons cité les hangars à l'usage exclusif des marchandises avant embarquement ou après débarquement, ainsi que les entrepôts et magasins généraux. Aux premiers est affectée une superficie de 25.032 m². Quant aux seconds, la Chambre de Commerce en est concessionnaire depuis 1848 ; la superficie des bâtiments est de 27.972 m² et celle des planchers de 44.992 m². L'outillage comprend à l'extérieur des transporteurs électriques du quai au magasin et à l'intérieur des monte-charges, ponts roulants électriques ainsi que des grues à bras ou actionnées à l'électricité.

Comme bien on pense, les estacades privées ont été, elles

aussi, pourvues de l'outillage nécessaire. Celui-ci comprend, en résumé, en 1936 (1) :

32 grues à vapeur de puissances diverses et 1 mâture de 80 tonnes.

2 pontons-grues à vapeur de 2 tonnes.

11 grues électriques diverses.

1 mâture à bras de 30 tonnes.

1 ponton-grue de 100 tonnes (aux Chantiers de la Loire).

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce en 1936 (p. 99 des Documents statistiques).

CHAPITRE IV

Les frais de Port

On sait que le transport par eau est sensiblement moins coûteux que le transport par chemin de fer ; avantage qui, naturellement, s'accroît avec la distance, c'est pourquoi, sur les 56 kilomètres qui séparent Nantes de l'Océan, il est moins effi- cient que, par exemple, sur les 88 kilomètres qui se déroulent de Rouen à la mer. Mais l'économie n'en est pas moins notable et le devient d'autant plus que le rail ne cesse d'aggraver ses tarifs. Ce qui explique qu'on ait pu imposer le commerce mari- time sans le compromettre gravement. Nous voici donc amenés à étudier les charges pécuniaires du port et, suivant la division la plus souvent choisie, nous distinguerons les droits perçus au profit de l'Etat, les taxes locales et les frais de déplacement.

I. — Les droits perçus par l'Etat sont les droits de quai :

De par la loi du 30 janvier 1872, ces droits étaient perçus par l'Etat en rapport avec la jauge des navires (les navires étrangers payaient une taxe de 0.50 à 1 franc par tonneau). En 1897, cette taxe fut modifiée et proportionnée aux marchan- dises transportées. La loi du 31 mars 1928 s'est basée sur une distinction :

1° Droits de quai calculés sur le tonnage des marchandises embarquées ou débarquées (1).

Par 10 tonnes	{	Déchargement :	Long Cours	Cabotage
		1 ^{re} catégorie	27,50	13,75
		2 ^e catégorie	13,75	7,00
		Chargement :		
		1 ^{re} catégorie	10,00	5,00
		2 ^e catégorie	5,00	2,50

(1) D'après J. LAGARDE. *Le Port de Rouen* (1937).

2^e Droits sur la jauge nette — par tonneau de jauge :

Cabotage entre ports français et

Algérie néant

Cabotage international 0.50

Long cours 1.00

3^e Droits sanitaires (payables seulement dans le premier port français) :

Long cours 0.45

Cabotage 0.30

II. — Les taxes locales

La loi du 28 mars 1889 établit un droit de barrage pour les navires passant en Loire au méridien situé à 2 kilomètres à l'E. de la pointe de Mindin. Primitivement fixé à 0,50 par tonneau de jauge, il descendit à 0,35. Un décret du 29 avril 1926 y ajouta une taxe de 0,15 par tonneau pour tout navire dépassant Haute-Indre, en couverture de l'emprunt de 1.800.000 francs que Nantes avait contracté pour l'outillage de son port.

A l'heure actuelle, les taxes locales perçues au profit de la Chambre de Commerce sont les suivantes conformément au décret du 23 avril 1931 (1).

a) *Sur les marchandises (par tonne) :*

	NANTES	ANNEXES
1 ^o Minerai de fer.....	» 60	» 30
2 ^o Houille crue ou carbonisée.....	» 70	» 35
3 ^o Ciments, phosphates, superphosphates, pyrites, nitrates de soude, sulfates d'ammoniaque brut, minerai de plomb, crasses de plomb, fonte brute, fers et aciers bruts en lingots, fers et aciers laminés ou forgés, fers ou aciers machinés, tôles de fer ou d'acier, larges plats, ferrailles, déchets de fer, mâchefers et scories de forge, poteaux de mine, bois de construction, graines et fruits, oléagineux, céréales en grains, riz.....	1 »	» 50
4 ^o Toutes autres marchandises.....	1 50	» 75

(1) Communiqué par la Chambre de Commerce.

La taxe sur une marchandise chargée ou transbordée, à destination du port de Nantes dans un des ports de la deuxième zone (Basse-Indre, Couéron, Paimbœuf, Donges) est perçue à Nantes seulement. De même pour les marchandises chargées ou transbordées dans le port de Nantes à destination de l'un des ports de la deuxième zone.

b) *Sur les navires* (par tonneau de jauge brute) :

	NANTES	ANNEXES
1° Navires autres que ceux faisant le cabotage entre les ports de la France continentale :		
Navires charbonniers.....	1 50	1 20
Navires autres.....	1 90	1 60
2° Cabotage entre les ports de la France continentale.....	» 50	» 20

Au cas où le navire taxé ne débarque et n'embarque qu'un total de tonnes métriques au plus égal à la moitié de sa jauge nette légale, il ne paie que le quart des taxes ci-dessus ; si le nombre de tonnes métriques est au plus égal aux trois quarts de la jauge nette légale, le navire ne paie que la moitié des taxes. Le navire charbonnier qui débarque et embarque des marchandises diverses, dans une proportion de 1 % à l'entrée et de 2 % à la sortie de sa jauge nette légale n'est pas surtaxé.

Tout navire effectuant au cours d'un même voyage des opérations de long cours ou de cabotage international et de cabotage entre les ports de la France continentale paie seulement pour l'opération donnant la recette la plus élevée.

En outre des taxes ci-dessus, le décret du 17 septembre 1929 établit un péage de 0 fr. 10 par tonneau de jauge brute sur tous les navires franchissant la Barre des Charpentiers. Cette taxe est appliquée dans l'ensemble des ports de la Loire (Saint-Nazaire inclus) ; elle n'est pas due pour le cabotage France Continentale.

Dans le port de Nantes, une taxe de nettoyage est due par les navires accostés aux quais publics : 30 francs au-dessous de 1.000 tonneaux de jauge, 45 francs de 1.000 à 1.500 tonneaux, 60 francs de 1.501 à 2.000 tonneaux, 75 francs au-dessus. Les navires de moins de 50 tonneaux sont exonérés. Au delà de dix voyages dans l'année, le navire paie seulement 50 % de la taxe.

Nantes n'est pas d'une cherté exagérée par rapport aux

autres ports. L'annuaire du Syndicat Central des Importateurs de Houille en 1932 nous en apporte la preuve :

	Par tonneau de jauge	Par tonne de charbon
Dunkerque	2 42	» 50
Le Havre.....	» 60	» 75
Rouen	2 60	» 175
Bordeaux	1 85	1 30
Marseille	2 20	1 40
Nantes	1 50	» 70

A ces taxes viennent s'ajouter les frais de location des engins et des services. L'énumération serait fastidieuse des nombreux et différents tarifs de location, tant des grues et autres machines du port que des hangars et entrepôts. Il suffit de rappeler que la Chambre de Commerce est concessionnaire de tout l'outillage public du port et qu'elle ne poursuit aucun but lucratif. Les taxes qu'elle perçoit sont de ce fait réduites au minimum (1).

III. — Les frais de déplacement.

a) *Le pilotage.* — Le prix du pilotage entre Saint-Nazaire et Nantes et vice-versa est réglé d'après le barème suivant pour les vapeurs :

150 tonneaux de jauge nette et au-dessous.....	90 »
de 151 à 340 tonneaux..... Par tonneau	» 56
De 341 à 500 —	» 50
De 501 à 800 —	» 42
De 801 à 3.000 —	» 35
3.001 et au-dessus.....	» 30

chaque tranche s'ajoutant aux précédentes.

Par décret ministériel du 1^{er} juillet 1937, ces tarifs ont été majorés de 32 %. Après majoration de 32 %, les tarifs ci-dessus subissent une nouvelle majoration de 17 % (2).

(1) Les taxes d'usage sont approuvées par le Ministre des Travaux Publics.

(2) Renseignements fournis à l'auteur par le Pilotage de la Loire, le 28 janvier 1938.

b) *Tarifs d'accostage, d'évitage ou d'appareillage :*

				Par remor- queur employé
Vapeur d'une jauge brute inférieure à 1.500 tonneaux				628 »
—	—	de 1.500 à 2.000	—	879 25
—	—	de 2.000 à 3.000	—	1.067 60
—	—	de 3.000 à 4.000	—	1.256 »
—	—	de 4.000 à 5.000	—	1.444 30
—	—	de 5.000 à 6.000	—	1.632 65

et ainsi de suite proportionnellement par 1.000 tonneaux ou fraction de 1.000 tonneaux de jauge brute en plus.

Le tarif ci-dessus est applicable aux mouvements effectués dans le port de Nantes proprement dit et comporte les suppléments suivants pour les zones situées en dehors du port de Nantes :

1° De Chantenay-Cordon-Bleu à Roche-Maurice, il sera perçu 62 fr. 90 en supplément par remorqueur ;

2° De Roche-Maurice à Haute-Indre, il sera perçu 188 fr. 35 en supplément par remorqueur ;

3° De Haute-Indre à Couëron, il sera perçu 376 fr. 80 en supplément par remorqueur.

Les navires à placer sur le dock flottant ou à en retirer paieront un supplément de 125 fr. 65 par remorqueur et par mouvement (1).

Il importe de remarquer que, par suite des lois sociales et de l'augmentation constante de l'indice du coût de la vie, ces prix sont appelés à être majorés. Ils ne peuvent l'être toutefois sans l'agrément de la Commission de Consultation des Prix (2).

(1) Les prix du présent tarif sont pour les vapeurs s'aidant de leur machine ; pour les vapeurs sans pression ou privés de leurs moyens de propulsion, ainsi que pour les navires à voiles, il sera compté le tarif double.

(2) Renseignements fournis à l'auteur, en janvier 1938, par la Compagnie de Remorquage et de Sauvetage « Les Abeilles ».

CHAPITRE V

Les Ouvriers du Port

Un contrat passé entre le Syndicat des Dockers et le Syndicat des Entrepreneurs de Manutention du Port de Nantes a fixé les règles suivantes :

L'embauchage a lieu soit à l'heure, soit aux pièces. La nomenclature en usage pour le travail aux pièces est d'une longueur qui nous en prohibe la reproduction. Le prix de l'heure est fixé à 7 fr. 35 pour les quais de Nantes et à 6 fr. 96 pour les magasins, les entrepôts de la Chambre de Commerce et les magasins en dehors des quais (1). La semaine de 40 heures est établie et réalisée comme il suit :

Lundis, mardis, mercredis, jeudis, vendredis :

7 h. à 11 h., soit une vacation de 4 heures	}	7 \ 5	35 h.
13 h. à 16 h. — — 3 heures			

Samedis :

7 h. à 12 h. — — 5 heures	5 h.
40 h.	

Pour les heures supplémentaires, de nuit ou des dimanches et jours fériés, les augmentations sont de 50 à 80 %. L'embauchage a lieu un quart d'heure avant le travail en principe devant chaque navire (2). Ce sont les contremaîtres et les chefs d'équipe qui se chargent de cette embauche (3). La priorité est donnée aux ouvriers porteurs de la carte de la Caisse de Compensation des congés payés ou aux membres du Syndicat

(1) Plus les frais de déplacement si le lieu de travail est situé au delà d'une certaine limite.

(2) Toutefois, les non-embauchés doivent se faire inscrire au bureau paritaire de l'endroit où ils se trouvent. Les contremaîtres pourront s'y adresser pour compléter leurs équipes.

(3) L'équipe de déchargement est ordinairement composée de 8 ouvriers en cale, 10 à terre et 1 faiseur de signes.

des Dockers. Des dispositions spéciales prévoient que les ouvriers auront droit aux congés payés et s'ils sont blessés, aux indemnités prévues par la loi de 1898.

De cette convention, tout récemment conclue, que peut-on penser ?

Alors qu'en 1932 le salaire des dockers était de 36 francs, il est actuellement de 51 fr. 60. Il a donc suivi l'augmentation du prix de la vie. A ce salaire s'ajoutent d'ailleurs les allocations familiales, en application dans les ports depuis 1934. Elles sont, depuis 1936, de :

20 francs pour 1 enfant
60 — — 2 —
140 — — 3 —
110 francs par enfant au-dessus de 3.

Quant à l'embauchage, il est évidemment sujet à de larges fluctuations, dues à l'irrégularité du travail. En outre, le développement des machines diminue le nombre des ouvriers. Le Syndicat des Dockers, qui exerce un quasi-monopole, répartit ses membres au travail de façon qu'ils soient également employés (1). Ainsi est évité le grave inconvénient qui entrave certains ports, Rouen entre autres, sur lesquels n'importe qui peut venir chercher un emploi, d'où malfacon résultant de l'inaptitude et variation incessante de l'effectif.

Nous ne terminerons pas ce chapitre sans signaler l'excellent organe qu'est la Caisse de Compensation pour l'octroi à ses membres, de congés payés.

(1) Le Syndicat des Ouvriers du Port nous communique qu'en janvier 1938 le nombre des dockers inscrits était de 966, que la moyenne quotidienne des embauchages était de 500, mais que, depuis le début de l'année, ce chiffre est tombé à 300.

CHAPITRE VI

L'Administration du Port

Au début du ^{xx}e siècle, les ports français se trouvaient être, dans l'ensemble, assez défectueux du fait de « leur outillage et de leur exigüité matérielle (1) ». On en accusa l'insuffisance de leur système d'administration et c'est pourquoi fut votée la loi de 1912 qui accordait aux ports une possibilité d'autonomie.

On fondait grand espoir sur cette loi ; elle n'eut aucune application : pas un seul port ne demanda à en profiter. Aussi une loi du 12 juin 1920 vint-elle la modifier — très légèrement du reste —, définissant un régime dans lequel l'Etat remet la majeure partie de ses pouvoirs à un Conseil d'Administration en faveur duquel la Chambre de Commerce se dessaisit également des fonctions qu'elle exerçait dans le port. L'Etat se bornera à contrôler (2) et, chaque fois qu'il participera financièrement aux travaux d'amélioration, à sanctionner les décisions du Conseil.

A côté de ce Conseil d'Administration, la loi de 1920 prévoit un organe nouveau : le Directeur du Port, agent de liaison entre le Conseil et le Ministre.

Les ressources du port autonome comprennent :

- 1° Les droits de quai et les centimes additionnels ;
- 2° Les produits de l'exploitation et de l'outillage ;
- 3° Les produits des péages, etc.,

auxquelles s'ajoutent les possibilités d'emprunts à titre extraordinaire.

En complément de cette loi, a paru le 7 avril 1924 un décret

(1) BERTHÉLÉMY, *Traité élémentaire de Droit administratif*, 1930, p. 559 (note 2).

(2) En vertu du décret du 25 avril 1937, un contrôle est établi par un inspecteur général des Ponts et Chaussées désigné par le ministre, qui procède en son nom. Il vérifie au moins une fois par an les services du port et peut prendre à tout moment connaissance des délibérations et des documents qui lui sont nécessaires, ce qui est un pas en arrière par rapport à la loi de 1920. Ici, comme dans beaucoup de cas analogues, en particulier les offices, on a voulu, en présence de certains abus, limiter les pouvoirs autonomes qui avaient été trop largement attribués.

d'organisation des ports non autonomes. Tous les services y sont désormais concentrés entre les mains d'un Directeur du Port à côté duquel fonctionne une Commission consultative. Cette Commission se réunit sur convocation du Directeur pour délibérer sur les questions qui intéressent le port (1). Il faut se garder de la confondre avec la commission permanente de dix membres chargée des enquêtes sur le port.

Quant aux travaux, ceux que l'Etat prend à sa charge (2) sont exécutés par le département des Ponts et Chaussées qui dépend directement des Travaux Publics. Les autres, outillage notamment, sont confiés à l'industrie privée.

La loi de 1920 maintenait aux ports la faculté de demander ou non leur autonomie. Le Havre, Bordeaux et Strasbourg en profitèrent. Ce furent les seuls.

On peut se demander pourquoi cette loi, qui paraissait si libérale et si avantageuse, n'a reçu que si peu d'applications. Plusieurs raisons expliquent son échec.

1^{re} Les mesures de décentralisation réalisées par le décret du 7 avril 1924 dans les ports non autonomes leur confèrent en réalité tous les avantages de l'autonomie ;

2^e « Les complications pouvant résulter du fonctionnement d'un Conseil d'Administration dont la composition est assez hétérogène et dont l'intervention peut dans certains cas paralyser l'initiative, aujourd'hui assez large, du Directeur du Port sont de nature à faire hésiter les partisans de l'autonomie (3) ».

C'est ce qu'a estimé la Chambre de Commerce lorsqu'elle a refusé le bénéfice de la loi de 1920. Le port de Nantes est placé sous le régime du décret de 1924 dont nous venons d'exposer l'économie (4).

Mais nous n'avons pas encore mis en lumière le rôle primordial de la Chambre de Commerce. En outre du rôle qui lui est dévolu par la loi, c'est elle dont l'action sage et persévérante est sans conteste à la base de la prospérité du port. Il est donc juste, avant de tourner la page sur cette partie de notre étude, de retracer son œuvre en quelques lignes.

(1) Elle est composée de représentants de la Chambre de Commerce, des Conseils Municipal et Général et des usagers du Port.

(2) Avec le concours fréquent et financier des organismes locaux.

(3) *Bré*, op. cit., p. 272.

(4) L'administration d'un port de commerce comme Nantes comporte certaines dépenses compensées par des recettes. Pour l'exercice 1937, le budget se présente ainsi :

	Recettes	Dépenses	Excéd ^t de recettes
Premier établissement.....	» »	» »	» »
Péages et emprunts.....	7.741.588 20	7.496.557 89	245.028 31
Exploitation	3.719.100 »	3.719.100 »	» »
Fonds de réserve.....	828.778 31	» »	828.778 31

Pour remplacer les juges consulaires chargés par l'Ancien Régime de la défense des intérêts commerciaux, un décret de 1802 institua les Chambres de Commerce sur un modèle analogue à celui qu'elles présentent de nos jours. Le 21 mars 1803 fut créée la Chambre de Commerce de Nantes, à effectif de 15 membres (1). Elle devait « surveiller l'exécution des travaux publics » relatifs au port. Dès l'abord, elle s'adapta à sa mission touchant le port, la Loire, les interventions auprès des autorités supérieures. C'est à elle que le port de Nantes doit les travaux dont il a bénéficié depuis le début du siècle dernier. Si le bassin de Saint-Nazaire a été construit, en 1850, ce fut bien le résultat de ses nombreux et patients efforts, de même qu'en 1860 l'obtention des crédits pour le dragage de la Loire maritime. Quelques années plus tard, son opiniâtreté eut raison des résistances de la ville dans la question du monopole de l'entrepôt (2). Enfin, on ne peut oublier que ce fut sur ses instances et après l'examen des études détaillées dont elle assura l'exécution et la présentation que fut entrepris ce Canal de la Martinière dont nous avons déjà fait mention.

Jusqu'à cette époque, la circonscription de la Chambre de Commerce comprenait tout le département. Mais le développement de Saint-Nazaire, dont elle n'avait cessé de favoriser l'essor, prit une telle ampleur que, le 20 mai 1879, un décret y établissait une Chambre de Commerce dont la zone d'action se confondait avec celle de la sous-préfecture (3).

Concessionnaire de l'ensemble de l'outillage (décret du 3 sept. 1880) et aidée par un emprunt de 600.000 francs souscrit en 1885 par la Ville de Nantes et le Département, la Chambre de Commerce put commencer à équiper le port ; mais ces ressources étaient loin de lui être suffisantes, d'autant que l'Etat, ayant à faire face aux dépenses occasionnées par l'exécution du canal, lui refusait tout concours financier. Quatre millions et demi étaient nécessaires. La Chambre de Commerce obtint, par une loi du 28 mars 1889, une taxe de tonnage dont elle réalisa d'avance le montant par le moyen d'un emprunt. En 1892, constatant le renouveau apporté au port par l'ouverture du canal, elle faisait construire le slip-way de Chantenay qui fut achevé en 1894.

Les deux grandes lois de 1903 et 1913 ont été votées sur les

(1) Le nombre est porté à 18 en 1870, à 24 en 1908 (8 de la grande industrie, 12 du commerce de gros et de demi-gros, 4 de la petite industrie et du détail).

(2) Depuis 1848, elle avait l'exploitation des magasins généraux.

(3) Les deux organismes voisins ont d'ailleurs les meilleurs rapports et les quelques discussions qui ont pu s'élever au début sont maintenant histoires anciennes.

nombreuses instances de la Chambre de Commerce et ses engagements de contribution financière. Le 26 mai 1913, elle entre dans l'*Assemblée des 25 Chambres de Commerce du bassin de la Loire* dont le titre — à tout le moins — nous reporte à l'ancienne « Compagnie des Marchands fréquentants ».

Pendant la guerre, la Chambre de Commerce a assuré la continuation des travaux prévus dans la loi de 1913, complété l'outillage du port et obtenu la création à Nantes d'une base anglaise et américaine, tout en pourvoyant au ravitaillement de la région, principalement en blé, sucre et charbon, de telle sorte que les denrées n'y ont jamais manqué. C'est elle encore qui, à défaut d'une monnaie introuvable, a mis en circulation des jetons divisionnaires.

La guerre à peine terminée, la Chambre de Commerce se préoccupe de l'achèvement le plus rapide du programme de travaux de 1913 (comblement partiel de la Loire, détournement de l'Erdre) et participe aux frais pour 16 millions. Elle complète l'outillage du port et son activité se porte sur des problèmes nouveaux : elle repousse l'autonomie offerte par la loi de 1920, s'intéresse de près à la marine marchande, aux régimes douanier et colonial, aux chemins de fer (1) et sa première préoccupation est de détourner la ligne du P.O. de la traversée de la ville (2).

Ainsi et sans qu'il soit besoin d'insister, la Chambre de Commerce apparaît comme le principal organe de la vie du port (3).

Signalons en terminant que Nantes est le siège de la 5^e Région Economique (4) qui comprend les 11 Chambres de Commerce de Nantes, Angers, Cholet, Laval, La Roche-sur-Yon, Le Mans, Lorient, Quimper, Saint-Nazaire, Saumur et Tours. De plus, les Chambres d'Orléans et de Blois, déjà comprises dans la Région parisienne, ont adhéré à la Région de Nantes dont elles forment une Sous-Région. Chaque groupement délibère sur les questions qui intéressent sa région et est administré par un Comité des Présidents des Chambres de Commerce adhérentes. Cet organisme a renforcé l'influence de Nantes en étendant son rayonnement sur une région très large et très importante.

(1) Elle fait partie d'abord de l'Office de l'Ouest (siège : Le Mans), puis du Centre-Ouest (Limoges). Ces offices sont chargés d'examiner les tarifs pratiqués par les chemins de fer.

(2) Des pourparlers avaient eu lieu en 1910, ils reprirent en 1934.

(3) Le président de la Chambre de Commerce, M. Merlant, et son secrétaire, M. Legros, ont acquis à juste titre une influence prépondérante dans toutes les questions concernant le port et la ville de Nantes.

(4) En 1919, la France a été divisée en 17 régions économiques.

DEUXIÈME PARTIE

Le trafic maritime du Port de Nantes

Nous venons de détailler et de décrire l'installation et le fonctionnement du port de Nantes. Nous sommes maintenant en mesure de définir sa fonction, son importance et le rôle qu'il peut jouer dans la vie et l'économie nationale. Cette opinion court les manuels d'économie politique ou même de droit administratif que l'infériorité des ports français découle de leur nombre trop grand et, par corollaire, de l'émiettement des subventions gouvernementales. Nous voici donc amenés à rechercher si un établissement de l'importance de Nantes a une envergure suffisante à justifier les efforts et les sacrifices qu'ont entraîné et qu'entraîneront son développement et son amélioration.

Autrement dit, nous allons examiner quel est le véritable rôle économique du port de Nantes et en fixer les limites. Quelles fonctions, en effet, un port de commerce peut-il remplir ? Il est susceptible de concentrer sur ses quais des matières destinées au commerce d'une région plus ou moins étendue (son hinterland), ou il peut ne servir que les industries qui se sont établies dans ses alentours soit pour s'y ravitailler, soit pour écouler leurs produits par son intermédiaire — à moins qu'il ne cumule les deux fonctions. M. Byé nous montre (1) que Gênes a pour principale fonction de desservir une région étendue et que Marseille est surtout un port industriel. De même, M. Lagarde, dans une thèse toute récente nous montre le port de Rouen cumulant ces deux rôles (2).

Nous verrons, pour ce qui est de Nantes, l'importance respective de ces deux fonctions. Ainsi, nous aurons mis en relief le caractère essentiel de ce port, en même temps que son importance, ce qui est le but que nous nous proposons.

Mais auparavant, et, comme il est naturel, il nous faut trier les matières qui font l'objet d'un trafic, ce qui nous permettra de les classer dans l'une ou l'autre catégorie.

(1) BYÉ, *op. cit.*

(2) J. LAGARDE, *op. cit.*

CHAPITRE PREMIER

Les influences

A la prospérité d'un port, les avantages naturels dont il profite et les installations modernes dont il est pourvu sont, sans doute, de première nécessité. Nous n'y reviendrons pas, espérant les avoir assez nettement exposés. Mais il y a plus. Le trafic ne s'établira que s'il se trouve des hommes pour le réaliser ; aussi ne nous paraît-il pas inutile d'examiner à quelles influences ces hommes sont soumis, étude qui, par la suite, pourrait nous fournir de précieux renseignements.

Nous avons vu, dans la section historique de ce travail, le parti que les Nantais avaient su tirer de leur port devenu, grâce à leurs efforts obstinés et intelligents, un centre d'importation et d'exportation où venaient se rassembler toutes espèces de produits objet de nombreuses transactions.

L'importance commerciale de Nantes date de la période romaine. Elle fut le principal fournisseur de blé de l'Empire. A prendre une vue d'ensemble sur une histoire dont nous connaissons déjà les détails, nous repèrerons d'abord cette époque du ^{xv}^e siècle où Nantes est le nœud des relations de la Bretagne et de la France avec l'Espagne, période de bénéfices considérables dont l'attraction fixe à Nantes de nombreux étrangers ; puis les longues vicissitudes du trafic colonial et extérieur au long desquelles la hardiesse de ses navigateurs, l'audace de ses négociants ne cesse de pousser le port vers son rang qui, à la fin du ^{xvii}^e siècle, sera le premier. Une énorme importation aspire vers Nantes les produits les plus divers — spécialement coloniaux — qu'elle distribue vers l'intérieur du pays, tandis qu'elle concentre, pour les refluer en une exportation de même envergure, les marchandises de l'intérieur et celles de sa propre production.

A vrai dire, tout continu qu'eût été l'accroissement de la ville, son industrie ne s'était pas épanouie en proportion. L'influence de Colbert avait cependant porté effet. Aux quelques fabriques que la proximité des mines avait naturellement

suscitées, s'étaient ajoutées d'autres entreprises et notamment des raffineries alimentées par les sucres exotiques. Mais, à ce peu près, on peut dire que Nantes a fondé sa prospérité sur son commerce.

Le XVIII^e siècle, époque de réaction, d'individualisme, d'émancipation et surtout de curiosité pragmatique, fut par là celle des découvertes scientifiques et de leur application, ce qui revient à dire : de l'industrie. « A la fin du XVIII^e siècle, il (le machinisme) est en pleine jeunesse, dans tout son prestige sur les élites, ingénu, cynique, virtuellement beaucoup plus puissant sans doute qu'à notre époque... : vers les années 1760... il est intrépide, sûr de lui, triomphant dans tous les domaines, en religion, en philosophie, en politique, dans les sciences et dans l'économie : rationalisme, naturalisme, matérialisme, capitalisme. C'est ce dernier qui préside à la naissance de la technique moderne et qui la dote pour plus de cent cinquante ans (1) ».

Nantes était trop riche de capitaux, ces hommes avaient trop d'esprit d'entreprise pour résister à un tel appel. Le bénéfice de son commerce ne s'était pas seulement maintenu, il s'était augmenté de façon inouïe par la traite noire (2). Son port offrait un débouché immédiat. Le seul jeu du trafic exigeait des navires de transports et — surtout pour le commerce négrier — des objets d'échange. Les produits bruts affluaient — le sucre par exemple — qui ne pouvaient être consommés sans modifications ; pourquoi laisser à d'autres le bénéfice de ces fournitures et de ces transformations ? Par ailleurs le rayonnement du port continuait à attirer à Nantes les chercheurs de fortune qui, soit qu'ils débutassent par les bas emplois, soit qu'ils y fussent rejetés par échec, assuraient une main-d'œuvre abondante.

Ces facilités, cette ambiance du siècle, ces possibilités nouvelles d'enrichissement, l'orgueil aussi — et le profit — de n'être tributaire que d'eux-mêmes, tout, jusqu'à leur audace, invitait les Nantais aux entreprises industrielles.

L'essor fut presque subit : corderies, tanneries, indiennes, constructions navales, un ensemble d'usines s'installa et prospéra.

L'esprit réaliste et conquérant du machinisme industriel avait pénétré Nantes au XVIII^e siècle. Son application s'épanouit au cours du XIX^e, encouragée d'autant plus que la Loire, voie commerciale jadis prospère, périssait tellement que les Nantais la

(1) Marcel MALCOR, op. cit., p. 266.

(2) Cf. *supra*, p. 34.

délaissaient pour cette nouvelle branche qui semblait vouée au plus bel avenir et dès lors elle ne cessera pas de s'étendre. A la devise du navire héraldique — « Favet Neptunus eunti » — elle pourrait ajouter celle de la Renommée — « Vires acquirit eundo » —. De plus en plus l'industrie entre en élément dans l'activité du port, reléguant le commerce au second plan, ce qui explique pourquoi une infime partie seulement des marchandises trafiquées par le port de Nantes n'est pas consommée par l'industrie et pourquoi les relations sont si restreintes entre Nantes et son hinterland.

Un timide revirement a peut-être eu lieu ces dernières années, et nous le préciserons plus loin, mais il n'est pas encore suffisant pour permettre d'infirmier ce que nous venons d'avancer.

CHAPITRE II

Histoire du trafic

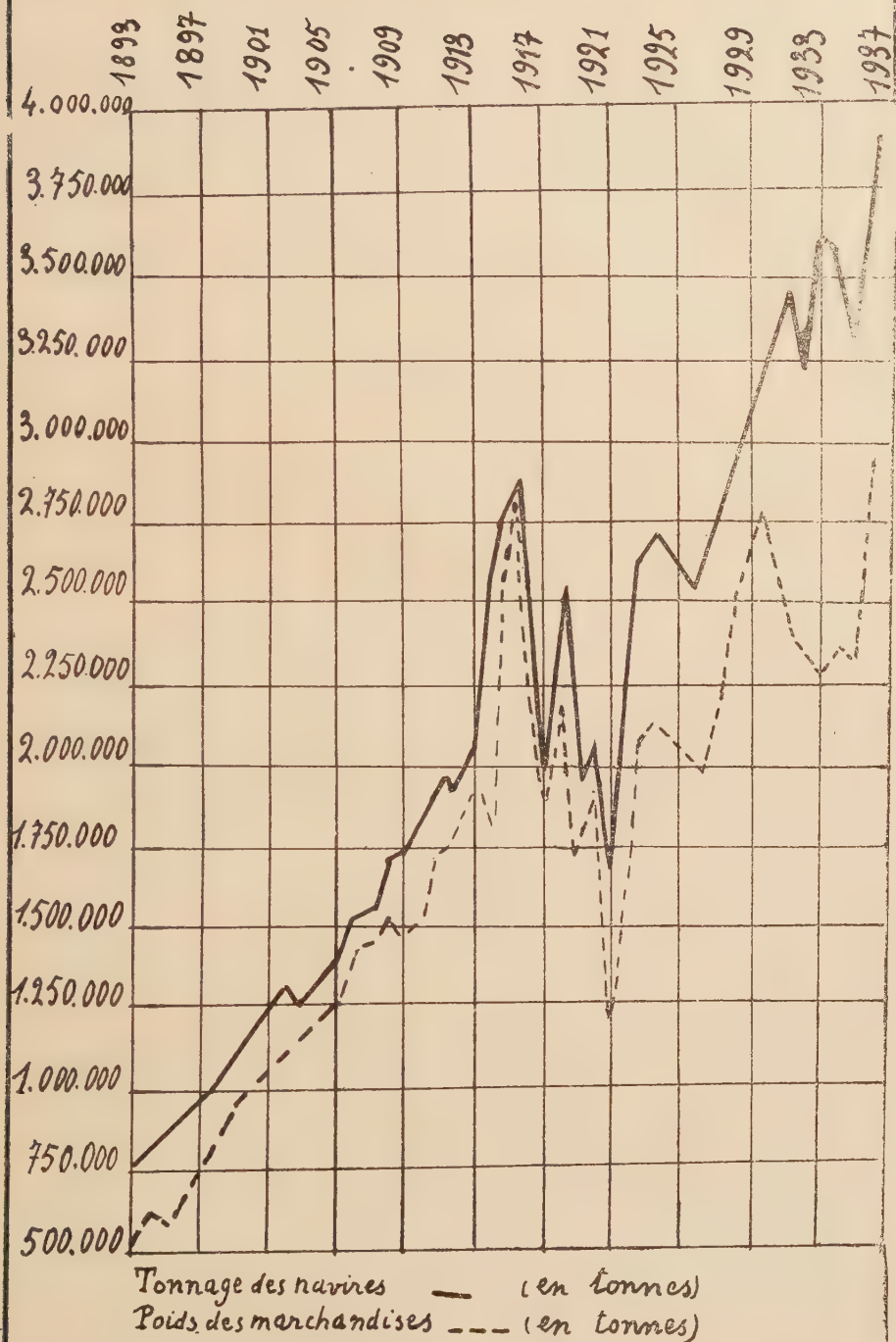
Le compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce en 1936 nous fournit le relevé exact depuis 1893 du poids des marchandises embarquées et débarquées dans le port ainsi que celui du tonnage des navires y ayant fréquenté depuis la même date (1).

Ce tableau nous permet de situer le port de Nantes (et ses annexes) parmi tous les ports français. Mais « faut-il juger de la vitalité d'un port, de sa prééminence sur un autre port d'après l'importance de son mouvement commercial ou d'après l'intensité de son mouvement maritime ? » « Car un port peut être très prospère, figurer comme élément dans la richesse d'une ville, même s'il ne reçoit pas une seule tonne de marchandise, même si ses bassins ne sont pas autre chose que les stations terminales ou les points d'escale de lignes de paquebots ». Idée, fort juste d'ailleurs, que M. Byé propose dans sa thèse « Le port de Gênes et le port de Marseille », considération intéressante, certes, mais qui ne s'applique pas au cas présent. Marseille est la tête de ligne de nombreux bateaux faisant le service des passagers ; il n'en est pas de même de Nantes et ce qui importe ici, c'est le trafic des marchandises. Si les marchandises transportées cessent d'être en rapport avec le tonnage, l'écart des deux courbes marque que le fret ne suffit plus à remplir les cales, grave inconvénient sur lequel nous aurons à revenir.

Après deux siècles de prospérité durant lesquels il se maintint longtemps au premier rang des ports français, nous avons vu le port de Nantes, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, péricliter à ce point qu'en 1886 il passait au douzième rang avec un trafic de 350.000 tonnes, le salut lui venir par le canal de la Martinière, le tonnage remonter à 544.221 tonnes en 1893,

(1) Il ne faut pas oublier que le port de Nantes englobe Donges, Couéron, Basse-Indre et Palmboeuf.

puis, par un regonflement continu, atteindre en 1908 1.963.715 tonnes, ramenant Nantes au sixième rang derrière Marseille, Rouen, Le Havre, Bordeaux et Dunkerque. Malgré les aléas de la guerre, les soubresauts économiques qui l'ont suivie, le port a gardé sa place, et il totalise aujourd'hui, en 1937, 3.230.000 tonnes, chiffre record qui est près de dix fois celui de 1886 ! Les Nantais peuvent regarder leur œuvre avec fierté. Ils n'ont cessé, avec une magnifique tenacité, d'équiper, d'aménager leur port, et celui-ci, avec la générosité d'un cheval de sang bien entraîné, d'une automobile, d'un avion bien conçus et bien entretenus, a répondu à leurs efforts et les a portés à la victoire.



CHAPITRE III

Importations et Exportations

CARACTERES GENERAUX

L'Administration des douanes nous a fourni le chiffre des importations et exportations du port de Nantes inscrites dans la nomenclature du commerce général : en 1936, 2.206.619 tonnes, soit un peu plus des trois quarts du trafic général (2.919.681 tonnes). Dès l'abord, nous devons remarquer une disproportion énorme entre les 1.889.365 tonnes d'importation et les 317.254 tonnes d'exportation. Ces chiffres ne sont pourtant pas ceux d'une année anormale, car, à se reporter aux statistiques d'années antérieures jusqu'à 1897, on constatera que le rapport entre les deux rubriques varie des 4 5^{es} aux 9/10^{es}. En 1927 par exemple, date à laquelle on ne peut faire valoir l'influence de la crise, les importations totalisent 1.398.426 tonnes et les exportations 225.705. Ce fait n'est pas particulier au port de Nantes. Rouen, en 1936, importait 6.691.551 tonnes et n'en exportait que 1.310.853. De même au Havre, sur 3.826.876 tonnes au total en 1930, les importations atteignaient 3.414.199 tonnes.

Ce n'est pas chose nouvelle que, en général et pour toute la France, les importations soient supérieures aux exportations (1) et il n'en faudrait pas fatalement conclure à un inconvénient. Pour nos ports toutefois, cette situation est désastreuse. Les navires repartent sur lest ce qui augmente lourdement le prix du fret aller. Nantes spécialement est très handicapée dans l'espèce. M. Lagarde fait remarquer (2) que Rouen, et par suite Le Havre, souffrent moins que d'autres de cette disproportion, avantagés par la proximité de la côte anglaise où les bateaux

(1) En 1935, le tonnage total des marchandises entrées dans tous les ports de France fut de 33.470.000 tonnes, alors que les marchandises exportées n'atteignaient que 11.848.563 tonnes.

(2) LAGARDE, op. cit.

peuvent faire cargaison de houille ; d'où allègement très opportun pour ces deux ports au déséquilibre de leur balance commerciale. Pareil privilège n'existe pas pour Nantes et l'obligation lui reste — à laquelle par malheur, il ne peut satisfaire — d'une exportation plus abondante, sous peine d'être délaissée par des navires qui trouvent ailleurs un trafic plus rémunérateur.

SECTION PREMIÈRE

LE TRAFIC COLONIAL

La fortune de Nantes, on le constate au long de son histoire, est née de ses rapports avec les possessions françaises. Nous sommes donc tout naturellement amenés à une étude séparée de ce trafic et, par là, à marquer la part des colonies dans les importations et les exportations du port.

Entre 1857 et les premières années qui ont suivi la guerre, un revirement complet a transformé le commerce de Nantes. Les relations coloniales qui primaient toutes autres ont été supplantées par le trafic avec les pays étrangers et spécialement les européens. Nous ne nous en étonnerons point, si nous nous rappelons qu'à cette époque Nantes devenait de plus en plus industrielle, si nous recensons et évaluons ses usines et celles de sa circonscription, si nous en déduisons que le charbon nécessaire à leur travail était passé denrée de première importance et, derrière lui, tous les produits nécessaires à la marche comme à l'entretien des établissements de l'industrie nantaise. Les matières coloniales n'arrivaient plus, du moins pour le plus gros de leur contingent, qu'à la demande des fabriques qui les travaillaient. Elles tombaient au rang d'accessoires et leurs parties directement consommables ne correspondaient plus qu'aux besoins de Nantes et d'un hinterland très réduit. Les exportations, fort restreintes, n'étaient guère que de minerai de fer qui n'allait point aux colonies, mais en Europe. Un tableau du trafic colonial en 1926 en comparaison avec le trafic global à cette date va nous édifier.

IMPORTATIONS

		1926		1936	
		Colonies	Total	Colonies	Total
I. Matières animales.					
Laines		82	88	164	176
Poissons		10	244	440	896
Os		321	3.480	»	»
Divers		145	3.740	217	1.400
II. Matières végétales.					
Sucres bruts.....		10.090	14.788	40.767	45.837
Perfums alimentaires	Riz	13.911	14.470	101.623	102.459
	Céréales	2.939	27.536	24.255	25.298
	Légumes secs	3.217	5.306	5.965	6.055
	Autres	210	1.095	2.730	3.037
	Bananes	62	62	19.480	23.405
Figues sèches... ..		»	13	1.325	1.325
Graine de lin.....		326	326	1.236	1.236
Fruits et grains (autres)		4	10.885	1.152	8.045
Huiles de palme et d'olive.....		120	126	6.632	6.632
Bois	communs ..	120	16.429	323	27.285
	exotiques ..	528	528	1.228	1.279
Son		»	»	2.186	2.612
Sisal		»	»	2.742	3.360
Vins		33.317 hect.	37.974 hect.	905.355 hect.	905.968 hect.
Eaux-de-vie		615	615	223	223
Divers		607	26 200	2.550	28.751
III. Matières minér.					
Phosphates		245.337	245.337	123.951	135.551
Plomb		6.937	17.179	2.787	6.697
Divers		242	929.478	1.407	1.335.311
IV. Fabrication.					
Tapiocas		450	2.465	3.213	3.342
Divers		12	52.444	221	42.426

EXPORTATIONS

		1926		1936	
		Colonies	Total	Colonies	Total
I. Matières animales.					
Poissons secs ou conservés		293	1.777	476	1.113
Divers		71	1.204	117	1.657
II. Matières végétales.					
Céréales		4.558	4.886	156	11.908
Pommes de terre..		444	530	11.656	11.783
Divers		739	971	489	511
Sucres raffinés...		2.224	2.312	3.138	3.142
Divers		1.624	17.042	1.623	4.289
		1.386 hect.		367 hect.	
		3.520	135.789	1.964	266.857
III. Matières minér.					
IV. Fabrications.					
Ouvrages en métaux		2.524	2.581	3.515	3.570
Divers		3.955	21 178	6.646	12.587

Tout aussi suggestif est le tableau correspondant établi sur les chiffres de 1936 (1). En 10 ans, le commerce colonial s'est réhabilité. Ne manquons pas, pour situer équitablement son progrès, de noter que l'ensemble des entrées et des sorties (commerce global) a augmenté dans le rapport 3/2. Il n'en est pas moins remarquable que certaines matières — en particulier parmi les végétales — ont bondi hors de ces proportions. Il est intéressant de voir quels éléments assurent ce redressement du commerce colonial.

Laissons à part les céréales qui, n'étant importées que pour compléter la récolte française, en subissent les fortes fluctuations (2), et les matières animales, trop peu importantes pour justifier un état comparatif. Les matières minérales — en dehors des phosphates qui viennent presque exclusivement des colonies et dont l'importation a été atteinte dans des circonstances que nous exposerons plus loin — sont constituées, pour la plus grande part, par de la houille, dont nos colonies ne sont pas dotées. Elles ne peuvent davantage nous fournir d'objets manufacturés qu'elles ne sont pas encore outillées à produire et moins qu'ailleurs les fourniraient-elles à Nantes, centre usinier. Quant à l'exportation, sa principale rubrique est celle du minerai de fer, matière à usage industriel qui ne convient pas aux colonies.

Celles-ci, par contre, grosses clientes en objets fabriqués, tendent à augmenter leurs achats à Nantes. Heureux mouvement dont nous devons souhaiter la persistance, car, outre qu'il contribue à la prospérité des usines nantaises, il assure aux navires importateurs un intéressant fret de retour. C'est par cette branche que le commerce colonial de Nantes a poussé ses récents progrès, mais ce ne doit pas être la seule où tendent ses espoirs.

Nos possessions françaises sont en effet de vastes pays, inégalement exploités et qui possèdent des richesses considérables. C'est vers ces richesses qu'au cours des siècles s'est élancée l'audace des navigateurs bretons. Les Nantais du ^{xx}^e siècle, qui disposent d'un port fort bien outillé et admirablement situé pour le trafic colonial, doivent voir, eux aussi, dans ce trafic une des grandes sources de leur fortune. A une heure où les difficultés, où les crises atteignent toutes les branches de l'industrie, ils sont appelés vers la voie par laquelle se sont

(1) Ces tableaux sont établis d'après les statistiques de l'administration des Douanes (les voir hors texte).

(2) Il n'en faut pas moins remarquer avec satisfaction qu'aujourd'hui la presque totalité de notre déficit-céréales n'est plus comblée par l'étranger, mais par notre empire.

enrichis leurs ancêtres. Il faut convenir que, depuis dix ans, un réel effort a été réalisé à cet effet auquel la législation a prêté appui.

En premier lieu, la loi du 13 avril 1928, complétant celle du 11 janvier 1892, a établi dans bon nombre de colonies le système de l'assimilation. Entre la France et ses colonies favorisées — Algérie, Indochine, Madagascar et ses dépendances, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyanne et la Réunion — la franchise est réciproque et les produits étrangers y sont soumis aux mêmes conditions que dans la métropole. Dans les autres, les produits originaires de France entrent francs de douane, sans que la réciproque soit toujours vraie : les colonies qui accordent aux matières venant de France un trafic préférentiel pour les droits autres que de douane (droits d'octroi de mer) jouissent de la franchise douanière (pour la plupart) ou du moins (pour le reste) du tarif minimum. C'est d'ailleurs aux tarifs minima qu'entrent dans la métropole les exportations des colonies qui ne lui accordent pas le régime préférentiel.

La tendance est donc très nette vers l'union douanière avec franchise réciproque. A une époque de si lourds tarifs douaniers, ces dispositions législatives se trouvent être un puissant encouragement au développement des relations coloniales (1). Elles servent par là l'intérêt de la métropole, tout d'abord en lui attachant plus étroitement son empire d'outre-mer, jalouse si ardemment aujourd'hui, disputé avec tant de convoitise qu'aucun moyen d'union ne doit être négligé.

Nos colonies ne demandent qu'à commercer, surtout avec la mère-patrie et, normalement, les unes et l'autre doivent y trouver avantage, à condition toutefois de se garer de la main-mise étrangère, de triompher par une sage politique douanière et commerciale d'une concurrence que certains pays poussent avec acharnement, soit par les prix qu'ils offrent tant aux importateurs qu'aux exportateurs de nos possessions, soit par les tarifs de leur fret contre lesquels notre flotte marchande ne pourrait rivaliser qu'en travaillant à perte. Les sacrifices que pourrait entraîner une telle politique ne seraient-ils pas compensés par une amélioration de notre balance commerciale, toujours, hélas ! en déficit, et dont les arrivages coloniaux feraient opportunément fléchir les excédents d'importation étrangère ?

La propagande a travaillé pour le trafic avec nos colonies.

(1) De plus, les primes aux produits coloniaux appliquées suivant des principes différents sont intervenues pour favoriser encore les relations avec les colonies.

A Nantes, notamment, où un groupe d'action coloniale a été créé en 1927, puis un magasin colonial, « Nantes-Colonial ». Mais, là, encore, l'action de la Chambre de Commerce a été primordiale et son activité journalière à faire connaître nos possessions d'outre-mer est éminemment efficace.

Législation et propagande ont déjà porté fruit. Non seulement presque toutes les céréales nécessaires au besoin de la consommation nous viennent de notre empire, non seulement les matières premières qu'il envoie au travail de nos usines y sont appelées en plus fort contingent par suite du développement de notre industrie, mais, en outre, une forme du marché colonial commence à s'ébaucher par l'importation des bananes et des vins.

LES MATIÈRES IMPORTÉES

I. — Matières animales.

Très peu importantes dans l'ensemble, elles viennent presque toutes de l'étranger. Seules, les importations de laines venant de l'Algérie et du Maroc qui n'atteignent que 164 tonnes (bien qu'ayant doublé dans l'espace de 10 ans) et celles de sardines conservées et marinées du Maroc totalisant 440 tonnes valent d'être mentionnées.

II. — Matières végétales.

a) Céréales.

Ici, rien de régulier, l'instabilité est le régime normal — et d'ailleurs naturel. Les importations subissent — en sens inverse — les fluctuations des récoltes françaises, les besoins de la population (à part le temps de guerre qui est précisément un état de choses anormal) étant à peu près constants. Mais, au lieu d'importer de l'étranger et principalement de Russie, des Etats-Unis, de l'Allemagne, de l'Australie et de la Roumanie, depuis 1934 Nantes se fournit dans les colonies. Sur 25.298 tonnes consommées en 1936, 24.255 sont venues de notre empire. Le froment dont l'importation totale oscille amplement au hasard des années — puisqu'il a passé de 6.822 tonnes en 1930 à 54.181 tonnes en 1931 — entrainait en 1936 par 4.703 tonnes venant de l'Afrique du Nord uniquement. En 1935 nos four-

nisseurs étaient également l'Algérie, le Maroc et la Tunisie pour 6.300 tonnes. L'orge participe à ces fluctuations. Alors que l'importation en était nulle en 1928, elle était en 1931 de 19.524 tonnes en provenance surtout de la Roumanie. En 1936, c'est aussi d'Afrique du Nord que viennent les 2.688 tonnes inscrites au total des importations.

Quant au maïs, dont la Roumanie était jusqu'alors le principal fournisseur, c'est aujourd'hui de l'Indochine et du Maroc qu'en proviennent 9.867 tonnes sur 9.914.

b) *Sucres.*

Le développement de la raffinerie française a profondément bouleversé le régime des arrivages. Sur les 35 à 45.000 tonnes de sucre importé dont plus de la moitié était jadis raffinée, la presque totalité est actuellement brute, dont 40.767 tonnes viennent de la Martinique, de la Réunion et de la Guadeloupe, contre 5.000 tonnes de Cuba et des Indes Néerlandaises et 497 tonnes raffinées venant de divers pays.

c) *Riz.*

Jusqu'en 1870, le riz venait principalement des Indes et de l'Angleterre auxquelles s'ajoutèrent par la suite l'Indochine, l'Italie et les Etats-Unis. En 1918, les importations étaient de 401 tonnes ; aujourd'hui c'est d'Indochine qui vient presque tout le riz entrant par Nantes. Cette colonie y avait exporté en 1935, 37.300 tonnes ; en 1936, 101.500 tonnes (12,5 % du tonnage total des arrivages pour la France). Bordeaux, qui en avait reçu 56.000 tonnes en 1935 et La Pallice 27.700 tonnes, en ont reçu respectivement 119.800 et 83.800 en 1936. Si l'on ajoute 836 tonnes en provenance du Brésil et des Etats-Unis, il semble qu'on atteigne un maximum qu'on ne dépasserait qu'au risque d'excéder les besoins de la consommation.

d) *Vins.*

C'était du Portugal, d'Espagne et de Tunisie qu'étaient originaires les vins d'importation. Le bon marché du vin d'Algérie et sa qualité le font aujourd'hui rechercher et il a supplanté ceux des anciens marchés. Jusqu'aux environs de 1925 les importations variaient de 927 à 64.700 hectolitres ; en 1931, elles atteignaient 1.021.356 hectolitres dont 988.884 d'Algérie et 15.369 de Tunisie, le reste venant d'Espagne. En 1936, elles sont de 905.968 hectolitres dont 901.896 d'Algérie et 3.459 de Tunisie. Quant aux liqueurs et aux eaux de vie, qui ne sont

pas à vrai dire un élément important de ce trafic, toutes proviennent des colonies et principalement des Antilles.

e) *Bois.*

Le bois commun qui, à Nantes, est un élément important du commerce d'importation ne vient pas des colonies, à part une infime partie originaire du Cameroun (235 tonnes sur 27.285 tonnes au total en 1936). Quelques bois exotiques parviennent à Nantes — principalement d'A. E. F., du Cameroun et d'A. O. F. Leur total a rarement dépassé 3.000 tonnes. En 1936, 1.228 sur 1.279 tonnes étaient importées des colonies.

f) *Huiles de palme et d'olive.*

L'huile d'olive vient surtout d'Algérie et de Tunisie. L'importation en passe d'une extrême à l'autre : 120 tonnes en 1926, 1632 en 1936. Celle de l'huile de palme subit les mêmes fluctuations : nulle pour ainsi dire en 1926, de 393 tonnes en 1927, elle est aujourd'hui de 5.000 tonnes issues d'A. O. F., Cameroun, A. E. F. et Togo.

g) *Légumes.*

L'importation porte surtout sur les légumes secs, principalement les fèves et les pois de l'Afrique du Nord : 5.898 tonnes sur 5.903 en 1936 qui semble être une année moyenne. Le manioc, importé presque exclusivement de Madagascar, a fourni en 1932 un contingent de 4.566 tonnes, de 1324 en 1936.

h) *Fruits.*

C'est actuellement la branche en pleine croissance du commerce colonial. A côté des figues sèches en provenance d'Algérie, de Tunisie et du Cameroun dont l'importation, presque nulle en 1926, atteint aujourd'hui 1.325 tonnes, les bananes ont pour ainsi révélé leur commerce. De 62 tonnes en 1926, celui-ci passe en 1930 à 2.923 tonnes dont la majorité, il est vrai, provient d'Espagne ; en 1936, ce sont 19.480 tonnes qui sont arrivées de Guinée et 3.925 des Canaries. Grâce aux magasins spécialement aménagés par la Chambre de Commerce et à un trafic régulier amenant à Nantes deux bateaux par semaine, celle-ci est en train de prendre une place de choix parmi les ports importateurs de bananes (18.000 tonnes sur 52.000 qui forment le total en 1935).

i) *Oléagineux.*

Le principal article de cette rubrique est la graine de lin venant du Maroc et de la Tunisie : 326 tonnes en 1926, 1236 en 1936.

j) *Sons.*

2.616 tonnes venues en 1936, dont 1.600 du Maroc et 585 de Tunisie contre 0 en 1926.

k) *Sisal.*

Les fibres de cette plante sont très largement utilisés dans la fabrication des cordages. En 1936, le sisal sort en majorité d'A. O. F. et d'A. E. F. (2.472 tonnes) alors qu'en 1935 c'était l'est Africain Britannique le principal fournisseur et en 1932, l'Estonie.

l) *Divers.*

Nantes importe du poivre d'Indochine (327 tonnes en 1936 contre 123 en 1930) ; du cacao du Cameroun et de l'A. O. F. (534 tonnes en 1936 contre 190 en 1930) ; du café dont un quart vient de Madagascar (324 tonnes en 1936, 0 en 1930).

III. — *Matières minérales.*

a) *Phosphates.*

C'est l'élément le plus important de l'importation coloniale et malheureusement il a été fortement atteint. Alors qu'il y a dix ans, il venait uniquement du Maroc et de Tunisie pour un chiffre de 250.000 tonnes (245.337 en 1926 dont 224.714 de Tunisie et 20.623 du Maroc) qu'il montait à 280.00 tonnes en 1930, ses arrivages tombèrent brusquement en 1931 à 175.000 tonnes, à 160.000 en 1932 et à 135.500 en 1936 (encore était-il en augmentation de 5.000 tonnes sur l'année précédente). Sans doute peut-on objecter que certains écarts manquent de signification, étant donné que les importations peuvent avoir lieu à la fin d'un semestre ou au commencement du suivant. Mais il n'est pas possible de ne pas remarquer la forte baisse que subit ce trafic depuis 1931. La crise agricole qui s'est fait sentir à cette époque a réduit la consommation des engrais dans de notables proportions et, bien qu'une légère reprise ait l'air de s'amorcer, elle est loin d'avoir compensé les pertes antérieures.

Dans les importations de 1936, il faut signaler à côté de l'activité de la Tunisie toujours principal fournisseur avec 90.000 tonnes et du Maroc avec 12.640 tonnes, le rôle de l'Algérie qui, après s'être depuis 1931 inscrite pour un chiffre voisin de celui du Maroc, le dépasse cette année là avec un chiffre de 31.300 tonnes. A noter aussi la part de l'U.R.S.S. qui depuis ces toutes dernières années envoie à Nantes ses phosphates (1.990 tonnes en 1936). Cette concurrence est encore peu sérieuse mais elle ne cesse de croître et doit être surveillée dans l'intérêt de nos colonies déjà touchées par la diminution de leurs envois.

b) *Plomb.*

Jusqu'en 1935 le minerai de plomb entraînait pour une part importante dans les importations nantaises et les colonies y apportaient leur contingent. En 1926, il fournissait 16.000 tonnes (dont 7.000 de Tunisie, la majeure partie étant d'origine italienne). Le chiffre montait à 30.000 tonnes en 1930 (dont 12.500 d'Algérie et 2.000 du Maroc, l'Italie et l'Australie complétant le total, l'une par 8.500 tonnes, l'autre par 7.000). En 1935, il était tombé à 680 tonnes venant d'Algérie et du Maroc ; en 1936 il remonte à 4.725 tonnes dans lesquelles 1.525 sont en provenance d'Algérie, 120 d'Indochine, et, pour la première fois, la majorité de Yougoslavie.

La principale cause de cette brusque chute — comme de tant d'autres similaires — est incluse dans la « crise » qui a restreint les achats et dans la dévaluation qui a haussé les prix. D'où la sévère restriction que les usines de minerai ont imposé à leurs approvisionnements.

Le plomb allié d'antimoine entre à Nantes pour une moyenne annuelle de 2.000 tonnes, la Tunisie vient en tête avec la moitié du chiffre total, dépassant l'Espagne, derrière laquelle elle était jusqu'alors classée ;

c) Signalons enfin une importation de *minerai d'antimoine* algérien variant de 1 à 3 milliers de tonnes (950 en 1936 contre 2.400 en 1935).

IV. — *Fabrications.*

Quant aux fabrications importées, elles sont, ou presque, inexistantes. A part les tapiocas pour lesquels Madagascar a, ces derniers temps, pris le pas sur les colonies anglaises en devenant le principal fournisseur de Nantes (3.350 tonnes sur 3.650 en 1935, 3.100 sur 3.350 en 1936) « le reste ne vaut pas l'honneur d'être nommé ».

LES MATIÈRES EXPORTÉES

Les exportations retiendront beaucoup moins notre attention que les importations.

I. — Matières animales.

En dehors des conserves de poissons, industrie nantaise — sans toutefois être spéciale à Nantes, — qui n'ont d'ailleurs jamais dépassé 500 tonnes, Nantes n'exporte pour ainsi dire aucune matière animale aux colonies (quelques conserves de viande, un peu de beurre).

II. — Matières végétales.

a) *Pommes de terre.*

De 530 tonnes (dont 444 tonnes pour le Maroc et la Tunisie en 1926, le trafic des pommes de terre est monté en tête des exportations coloniales. En 1930, il dépassait 18.000 tonnes à destination de l'Afrique du Nord et de l'A. O. F. ; en 1936, il était de 11.800 tonnes, dont 10.000 pour l'Algérie, 1.000 pour la Tunisie et 325 pour le Maroc. La région nantaise, grosse productrice de pommes de terre, a trouvé là un débouché important et lucratif à ses produits.

b) *Céréales.*

L'exportation des céréales varie pour les mêmes raisons que l'importation, suivant les récoltes, mais en sens inverse. Après la guerre, les exportations pour les colonies connurent quelque importance (4.550 tonnes en 1926, à destination de la Tunisie principalement et des Antilles) ; les cultures de céréales dans nos colonies s'étant beaucoup développées au cours des dernières années, l'étranger en est devenu le principal importateur.

c) *Sucres raffinés.*

L'exportation n'est aujourd'hui que de 1.400 tonnes pour l'Algérie, 1.800 pour la Tunisie. En 1930, elle était de 5.200 pour l'Algérie, de 250 pour la Tunisie, de 4.700 pour le Maroc et de 175 pour l'A. O. F. Pour les années précédentes, les

chiffres sont sensiblement égaux à ceux d'aujourd'hui, mais le principal client était alors le Sénégal.

d) *Divers.*

Quelques *vins*, spécialement le champagne, partent au Maroc et en Algérie. De même de la *bière*, pour les Antilles et la Guyanne. Ce n'est pas un trafic important. Pas plus que l'exportation de *fruits de table* frais, à destination des mêmes pays.

III. — *Matières minérales.*

Trafic peu important où domine celui du *fer galvanisé* exporté aux Antilles (911 tonnes en 1936) et les *huiles de pétrole* (400 tonnes).

IV. — *Fabrications.*

Les *ouvrages en métaux* à destination de l'Afrique du Nord et spécialement de l'Algérie sont l'élément essentiel de cette catégorie. Ils sont passés de 2.500 tonnes à 3.500 en 1936 ; 6.646 tonnes d'autres fabrications partirent en 1936 pour nos diverses colonies : *engrais chimiques* (A. O. F.), *poteries et faïences* (Antilles), *fil de coton* (Algérie), *tissus* (Afrique du Nord), *papiers* (Algérie).

Le rôle respectif des Colonies dans le trafic

LES RELATIONS MARITIMES

On vient de voir l'importance du trafic de Nantes avec nos colonies. Il ne sera pas sans intérêt de prendre une vue d'ensemble sur ses transactions avec chacune d'elles et sur les lignes de navigation qui les relient à son port.

Algérie.

Importations.

L'Algérie arrive en tête de nos fournisseurs coloniaux avec 128.838 tonnes en 1936 contre 140.731 en 1931. C'est elle qui nous fournit en phosphates, minerais, vins, liqueurs, blés, orge, légumes frais, farines, laines brutes, figues, dates.

Exportations.

C'est encore l'Algérie qui est notre plus grande cliente coloniale : 16.738 tonnes en 1936 contre 27.073 en 1931. Les exportations consistent en pommes de terre, bananes, fromages, charcuterie, conserves, biscuits, sucre raffiné, vins, liqueurs, fruits frais, riz, tissus divers, savons, bougies, ouvrages en fer, machines diverses.

Lignes de navigation.

Elles sont établies de la façon suivante :

Lignes	Armateurs	Nombre de départs
Oran, Alger, Mostaganem, Bône	L. Mazella et C ^{ie}	2 mensuels.
Oran	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 hebdomadaire.
—	C ^{ie} Delmas et Vieljeux.	1 —
Alger	—	1 —
—	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 —
Arzew (viâ Oran).....	—	1 —
Djидjelli (viâ Alger).....	—	1 —
Philippeville, Bône	C ^{ie} Delmas et Vieljeux.	2 mensuels.

Maroc.

Importations.

141.262 tonnes en 1931, 29.585 tonnes en 1936. Le Maroc est un pays essentiellement agricole. Les importations de céréales à Nantes ayant été beaucoup moins importantes en 1936 qu'en 1931, il a vu du même coup ses envois réduits dans de grosses proportions. Il fournit principalement l'orge, le son, le maïs, le froment, la graine de lin, les pois en grains, le crin végétal, la paille de millet, etc.

Exportations.

7.380 tonnes en 1931, 7.939 en 1936. Ce sont en bloc les mêmes matières que pour l'Algérie.

Lignes de navigation.

Les relations avec la métropole sont assurées comme il suit :

Lignes	Armateurs	Nombre de départs
Tanger	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 mensuel.
—	C ^{ie} Delmas et Vieljeux.	1 —
Casablanca	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 —
Port-Lyautey	—	1 —
Mazagan	—	1 tous les 30 jours.
Saffi	—	1 —
Rabat	—	1 —
Fedhala	—	1 —

Tunisie.

Importations.

113.463 tonnes en 1931, 64.655 en 1936. Elles comprennent les mêmes matières que les importations algériennes.

Exportations.

Il en est de même pour les exportations qui étaient de 3.609 tonnes en 1931 et de 2.922 en 1936.

Lignes de navigation.

Nantes et la Tunisie sont unies directement :

Lignes		Armateurs	Nombre de départs	
Tunis,	Mostaganem,	{ C ¹ ^e G ¹ ^e Transatlantique	2 mensuels.	
Bougie			2	—
		—	2	—
Bizerte, Sfax, Sousse...		{ C ¹ ^e G ¹ ^e Transatlantique	2	—

Le marché de l'Afrique du Nord représente donc un total de 250.738 tonnes dont presque 9/10 d'importations. C'est le plus considérable de tous les trafics avec les colonies. Il faut s'en réjouir, sachant toutes les richesses qui dotent le Maroc, l'Algérie et la Tunisie ; leur développement continu leur assure un total croissant d'importations et d'exportations et Nantes, qui a pris une place de choix dans ce trafic, peut en espérer le bénéfice d'une large prospérité.

Indochine.

Importations.

Les chiffres de 1936 constatent un véritable bond comparés à ceux de 1931 : 97.573 tonnes contre 27.657. Il faut en chercher la cause dans l'augmentation à Nantes du trafic du riz, dont l'Indochine est le principal fournisseur. Ajoutons le maïs, les anthracites, le caoutchouc, le poivre. Il est regrettable, alors qu'elle en possède de la meilleure qualité, qu'elle n'envoie pas de thés à Nantes.

Exportations.

Les exportations sont de 292 tonnes en 1936 contre 127 en 1931, chiffre minime.

Lignes de navigation.

Voici comment sont établies les liaisons maritimes :

Lignes	Armateurs	Nombre de départs
Tourane, Haïphong, Hanoï, Saïgon, Singapour, Colombo, Ceylan.	C ^{ie} des Charg. Réunis. Messageries Maritimes. Worms et C ^{ie}	Tous les 28 jours. Toutes les 3 semaines.

Autres colonies.

Le tableau suivant (1) donne le total des importations et exportations des autres colonies.

	Importations		Exportations	
	1931	1938	1931	1936
Réunion	15.894	14.871	»	235
Martinique	10.670	18.110	1.761	1.384
Guadeloupe	7.816	8.423	1.525	1.207
A. O. F.....	4.579	13.417	105	667
A. E. F.	23	1.949	259	24
Madagascar	3.251	4.332	19	404
Caméroun	280	1.317	»	7
Togo	»	208	»	»
Océanie	»	33	»	»
Nouvelles-Hébrides	»	6	»	»
Guyane	7	4	»	10
Nouvelle-Calédonie	»	»	»	8
Somalis	3	»	»	»
Saint-Pierre-et-Miquelon	»	»	»	2
Colonies diverses	»	»	1.362	1

La Réunion exporte à Nantes des sucres bruts et raffinés ; elle reçoit surtout des poissons salés ou conservés. La Guadeloupe et la Martinique y envoient leurs sucres, leurs ananas et leurs rhums ; il y est exporté du fer galvanisé, des superphosphates, de la bière. D'A. O. F. arrivent surtout des fruits, de l'huile de palme, du café, des bois sciés et d'acajou. Il y part des engrais chimiques. Madagascar envoie ses tapiocas, manioc brut, maïs, riz, cacao, viande congelée, etc., mais ne reçoit presque rien en échange. D'A. E. F. viennent les bois d'okoumé,

(1) Bulletin du groupement d'Action Coloniale de l'Ouest (1937).

les cacaos, les cafés. Du Cameroun, les bois d'acajou, les cacaos, les cafés. Du Togo, des tapiocas, des maïs.

Mais pour tous ces pays les exportations sont trop minimes pour qu'il en soit fait état.

Quant aux relations maritimes, avec ces diverses colonies, elles utilisent les lignes suivantes :

Lignes	Armateurs	Nombre de départs
Afrique Occidentale et Equatoriale (via Bordeaux)	Transports Maritimes de l'A. O. F.....	4 mensuels.
	Chargeurs Réunis	2 —
	S ^{te} Navale de l'Ouest..	1 —
Antilles et Guyane.....	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique.	5 tous les 2 mois.
	Chargeurs Réunis	Tous les 28 jours.
Djibouti	Messageries Maritimes.	Toutes les 3 semaines.
	C ^{ie} Havraise de Navigation	—
Madagascar et La Réunion	Skand. Ost. Afrika Linje A/S	1 mensuel.
	N ^{lle} C ^{ie} Havraise	
Madagascar, La Réunion, Maurice	Pénins. de Navig....	1 mensuel.
Nouvelle Calédonie	Messageries Maritimes	Tous les 28 jours.
	—	Toutes les 3 semaines.

Ce bref coup d'œil nous montre que les importations sont de beaucoup supérieures aux exportations (1). Malgré le développement des colonies, les objets fabriqués, dont elles devraient avoir de plus en plus besoin et qui constitueraient un excellent fret de retour, sont très peu demandés par elles. Aussi, l'importateur, outre le prix d'aller de sa marchandise, aura souvent à payer celui du retour. Que l'on songe ici à l'éloignement de

(1) Tableau du mouvement (entrées et sorties) du trafic colonial de Nantes en 1936 :

		Navigation directe		Navigation d'escale	
		Entrées	Sorties	Entrées	Sorties
Navires chargés français	Nombre...	117	135	123	»
	Tonnage..	188.602	249.830	287.510	»
Navires chargés étrangers	Nombre...	31	2	27	»
	Tonnage..	52.464	1.702	72.037	»
Navires sur lest français	Nombre...	»	3	»	»
	Tonnage..	»	1.700	»	»
Navires sur lest étrangers	Nombre...	»	6	»	»
	Tonnage..	»	7.427	»	»

certaines de nos colonies et l'on comprendra que cet importateur préférera un marché moins lointain.

De grands efforts, cependant, ont tendu à améliorer le commerce entre Nantes et les colonies. Les chiffres viennent de prouver qu'ils n'ont pas été vains. Ces efforts ne sont pas suspendus ; on peut en espérer, avec une progression maintenue des importations, le développement souhaitable des exportations. À ce résultat sera singulièrement utile une connaissance large et profonde du port et de la ville qui, à eux deux, possèdent de magnifiques moyens d'expansion.

SECTION DEUXIEME

Les relations avec l'étranger

LES MATIÈRES IMPORTÉES

De l'étude des importations coloniales, on déduit facilement que les principaux produits importés de l'étranger par le port de Nantes sont des matières minérales, et — en proportion moindre — des objets fabriqués. Les importations de matières animales et végétales — nous allons le voir — sont, à part une ou deux exceptions, presque nulles.

I. — Matières animales.

En 1926, les 7.000 tonnes qui constituaient les importations venues de l'étranger comprenaient 3.100 tonnes d'os et sabots de bétail brut, venus d'Argentine et 2.100 tonnes de suif et saindoux en provenance d'Angleterre. Le reste consistait en peaux issues de Suède, Norvège et Pays Bas (600 tonnes), en margarine d'Angleterre (250 tonnes), en poissons conservés du Canada (175 tonnes) et en huile de foie de morue d'Angleterre et de Norvège (100 tonnes).

En 1936, les importations ont singulièrement diminué : 1.650 tonnes et cela depuis 1930 dont les chiffres avoisinaient ceux de 1926. Sur ces 1.650 tonnes, les importations d'os et de sabots ont disparu, celles de suif et de saindoux sont

devenues insignifiantes (10 tonnes). Les poissons conservés du Canada sont tombés à 130 tonnes (auxquelles il faut ajouter 90 tonnes identiques en provenance du Japon), 180 tonnes d'huile de foie de morue arrivent d'Angleterre ; les 600 tonnes de peaux sont descendues à 154, dont la presque totalité d'Argentine. La margarine a cessé d'être importée. Il faut ajouter quelques arrivages de boyaux de divers pays (225 tonnes), de crins de l'Argentine et des Etats-Unis (175 tonnes), de conserves de sardines du Portugal (204 tonnes), de conserves de homards, de graisse de poissons, etc.

II. — Matières végétales.

a) Bois.

En premier lieu, il faut citer les bois ; ce sont du reste, à part les bois exotiques que nous avons déjà mentionnés, des bois de construction. A la Suède et à la Norvège qui furent les principaux fournisseurs de Nantes durant de longues années, s'ajoutèrent l'Allemagne en 1870, puis la Finlande, la Pologne et les Etats-Unis.

En 1931 sur 44.955 tonnes, les origines se répartissent ainsi :

Finlande	21.506 tonnes
Pologne	8.087 tonnes
Suède	8.420 tonnes
Etats-Unis	2.193 tonnes
Allemagne	145 tonnes
Colonies françaises.....	59 tonnes
Canada	25 tonnes
Divers	4.520 tonnes

En 1926, les importations étaient de 16.489 tonnes. Le trafic dans cette branche avait donc, en 5 ans, marqué une augmentation considérable. Elle devait être de courte durée, car elle avait eu lieu au détriment des forestiers français et le contingentement qui vint défendre leurs intérêts brida les importations étrangères. Mais ce contingentement nécessitait une discrimination entre les bois étrangers concurrençant ceux de France et les bois qui, n'ayant aucun rapport avec ceux de nos forêts, ne pouvaient leur causer dommage. Cette distinction n'a pas été établie et la protection douanière dont bénéficient les bois indigènes était encore, à la fin de 1936, de douze à treize fois plus élevée qu'en 1914.

A cet obstacle opposé aux importateurs s'ajouta la déva-

luation française. Pressentie quelques mois à l'avance, elle provoqua l'accumulation des stocks de précaution et, en conséquence, la cherté de la marchandise. Sous cette double influence, devaient monter les prix des bois étrangers. Il arriva, de surcroît, qu'au même moment ceux-ci subirent une forte hausse ; les pays du Nord et l'U. R. S. S. venaient de s'entendre pour remonter leurs prix de vente. Le gouvernement français eut beau réduire dans une forte proportion la taxe sur les licences d'importations, cette mesure fut insuffisante à ranimer le trafic (1).

En 1936, le total n'est plus que de 27.285 tonnes, dont la provenance est la suivante :

U. R. S. S.....	9.943 tonnes
Finlande	5.859 tonnes
Suède	5.762 tonnes
Etats-Unis	1.596 tonnes
Colonies françaises.....	323 tonnes
Canada	62 tonnes
Pologne	54 tonnes
Norvège	4 tonnes
Divers	3.682 tonnes

A remarquer la part prépondérante de l'U. R. S. S. qui, en 1933, n'avait pas encore pris rang parmi les fournisseurs du port de Nantes. Même dans l'importation des bois exotiques, elle figure en 1936 pour 51 tonnes, chiffre infime il est vrai, mais nos colonies possèdent en cette matière des richesses immenses par lesquelles elles acquièrent droit de monopole.

b) *Celluloses.*

La Suède et la Norvège sont les principaux fournisseurs de Nantes. Parties de 1.320 tonnes en 1892, arrivant à près de 42.000 tonnes en 1920, puis variant entre 10 et 15.000 tonnes, les importations ont baissé régulièrement jusqu'à moins de 4.500 tonnes en 1935, sous l'influence de la crise qui avait amené les usines nantaises de fabrication du papier (pour lequel la cellulose est matière première) à réduire dans de fortes proportions leur activité et même à fermer leurs portes. En 1936, un redressement s'est amorcé atteignant 7.000 tonnes, dont 3.700 de Suède et 2.000 de Norvège.

(1) Le décret du 8 juillet 1937 a majoré la taxe sur ces licences de 25 % et les droits de douane de 8 %.

c) *Divers.*

A part ces deux matières bien définies, il est difficile de faire un classement des autres produits végétaux importés à Nantes : ils sont nombreux et figurent parfois pour un chiffre réduit jusqu'à être négligeable. Le tableau des importations coloniales en 1936 — ou leur étude — nous ont fait toucher qu'en beaucoup d'espèces les arrivages proviennent presque en totalité de notre empire d'Outre-Mer. Nous ne citerons, pour 1936, que les 2.000 tonnes de pruneaux et fruits secs des Etats-Unis, les 850 tonnes d'oranges et de citrons d'Espagne et d'Italie et les 1.667 tonnes de graines à ensemercer venant des pays d'Europe Centrale. (Nous ne reviendrons pas sur les bananes des Canaries et sur les sucres étrangers que nous avons mentionnés antérieurement.)

Quant aux 28.750 tonnes inscrites à la mention « Divers » (1), plus de 2.500 viennent des colonies, 7.000 sont constituées par la cellulose, les 19.000 tonnes restant comprennent 1.000 tonnes de café (venant surtout du Brésil), 1.000 tonnes de chanvre (Indes anglaises, Chine, etc.), 1.300 tonnes d'huile de coprah (Hollande), 1.200 tonnes de vieux papier (Angleterre), etc., etc.

III. — *Matières minérales.*

Les principales sont la houille, les hydrocarbures et les pyrites.

a) *Houille.*

Depuis 1895, son chiffre d'entrée à Nantes a cru de jour en jour jusqu'en 1918, passant de 20.252 tonnes à 1.318.448 tonnes. Mais la fin de la guerre amena la réduction des besoins et remit en activité les mines françaises envahies. D'où une chute rapide (240.000 tonnes en 1919) bientôt enrayée il est vrai par un relèvement progressif : en 1926, 724.681 tonnes. Jusque là l'Angleterre avait été le principal fournisseur de Nantes. L'Allemagne, la Belgique et la Pologne étaient venues la concurrencer, mais n'avaient pu la détrôner. En 1926-1927, une grève immobilisa pendant de longs mois les mineurs anglais. Les mines françaises en profitèrent et, avantageées par des tarifs de faveur que leur consentaient les chemins de fer, elles amenèrent à Nantes leurs produits houillers. En même temps, le

(1) Se reporter au tableau des Importations et Exportations Coloniales *Supra*, p. 80.

gouvernement français réglementa par décret l'entrée des charbons étrangers qu'il soumettait à l'octroi de licences. Cette mesure qui gênait l'importation en France des charbons anglais ne fut pas sans répercussion sur l'activité des ports. La Grande Bretagne réduisait ses importations françaises : les exportateurs français, qui utilisaient au retour les navires charbonniers, s'en trouvèrent ou paralysés ou obligés à une grosse augmentation de leurs frais de transports. La marine marchande française qui assurait une partie du trafic houiller y perdait également.

Devant les conséquences d'une telle politique, le décret fut bientôt rapporté et en 1930, 1.166.039 tonnes de charbons entraient à Nantes, dont 913.359 d'Angleterre, 175.967 d'Allemagne, 59.307 de Pologne et 1.200 de Belgique.

Mais les houillères françaises ont protesté. En 1931, le 16 juillet, paraît un décret remplaçant la France sous le régime des licences. Le contingent d'importation ne devait pas dépasser la moyenne des importations 1928, 1929, 1930, diminuée de 20 %, réduction qui passa bientôt à 28 puis à 36 %. Pour 1931, les importations de Nantes étaient de 1.102.288 tonnes. Depuis lors, le taux de contingentement ne cessa de diminuer ; en 1935, il était tombé à 40 % de la période de référence. Cette diminution correspondait en partie avec le ralentissement dû à la crise, mais en partie seulement. Il fallut faire un plus large appel aux mines françaises.

Des nouveaux obstacles à l'importation des charbons résultaient les mêmes conséquences qu'en 1927, aggravées par les tensions diplomatiques de l'heure actuelle, dont les pires éventualités nous amenaient à considérer la situation de nos houillères et à ne pas faire un fonds exagéré sur leurs possibilités. C'est pourquoi, en 1936, des licences d'importation supplémentaires ont été octroyées ; l'entrée totale des charbons étrangers a été de 21.000.000 de tonnes, en excédent de 1.000.000 sur 1935. Nantes en a reçu pour sa part 854.312 tonnes (1) se décomposant ainsi (2) :

Angleterre	713.130 tonnes
Allemagne	79.140 —
Pologne	37.637 —
Pays-Bas	4.278 —
Divers	20.127 —

(1) Durant cette même année, Rouen en recevait 3.200.000 tonnes.

(2) Il convient d'y ajouter celui reçu par voie maritime venant des mines du Nord (Cf. *infra*, p. 107).

D'après des renseignements officieux, l'importation aurait été de 1.100.000 tonnes en 1937.

Il convient de mentionner ici les goudrons minéraux provenant de la distillation de la houille. Originaires des Etats-Unis et de l'Angleterre, ils entraient il y a une dizaine d'années en quantité moyenne de 10 à 15.000 tonnes (contre 7 à 8.000 juste avant la guerre). Après être descendue à 4.000 tonnes en 1931, leur entrée à Nantes est progressivement remontée jusqu'à 27.750 tonnes en 1936 (d'origine uniquement anglaise).

b) *Hydrocarbures.*

C'est à Donges qu'après la guerre furent créés des établissements de réception pour les hydrocarbures, et, très vite, ils furent en usage pour d'importantes quantités. En 1927, il y était importé :

26.000	tonnes	d'essence	tourisme
4.970	—	—	lourde
29.000	—	de fuel-oil	

soit 60.000 tonnes sur 65.780 tonnes trafiquées par l'ensemble du port. Ces chiffres marquent assez la prépondérance qu'avait pris Donges sur Nantes.

En 1931, Donges recevait 70.970 tonnes d'hydrocarbures de l'étranger (plus 5.320 tonnes par mutation d'entrepôt), alors que Nantes n'en recevait que 328 tonnes. En 1932, le tonnage s'accroît encore : le développement des transports sur route augmentait les demandes d'essence ; quant aux combustibles liquides : gas-oil, fuel-oil et diesel-oil, outre qu'ils sont recherchés pour divers usages industriels, leur emploi se généralise pour les moteurs diesel. Durant cette même année 1932, fut mise en exploitation à Donges une raffinerie pour les produits bruts. De ce fait, dont la construction d'une autre raffinerie renforça les effets, les importations de pétrole brut montèrent au détriment des essences et des combustibles liquides. Les établissements de Donges suffisent maintenant à alimenter toute la région ouest, malgré les consommations sans cesse accrues des hydrocarbures sous leurs différentes formes.

Après s'être chiffrées en 1913 pour Nantes et ses annexes par un total de 217.346 tonnes se répartissant ainsi (1) :

169.162	tonnes	d'essences
23.760	—	de combustibles liquides
24.194	—	de pétrole brut
236	—	d'huiles de graissage,

(1) Alors que les réceptions totales de la France atteignaient cette même année 5.865.175 tonnes.

les importations ont atteint en 1936, 382.313 tonnes (1) dont

45.949 tonnes d'essences	
308.116 — d'huile de pétrole brute	
28.313 — de combustibles liquides (2)	

En 1927, c'était la Perse qui avait, à peu près l'exclusivité des importations sur Nantes et Donges. Depuis 1931 les Etats-Unis et la Roumanie se sont mis sur les rangs. Enfin en 1936, la répartition s'établit ainsi :

Essences	{	Roumanie	37.924 tonnes
		U. S. A.	5.572 —
		Venezuela	2.453 —
Huiles lourdes de pétrole	{	U. S. A.	219.296 tonnes
		Pérou	58.887 —
		Equateur	29.833 —
Combustibles liquides.	{	U. S. A.	1.189 tonnes
		Perse	27.059

c) Pyrites.

Nous savons déjà que Nantes est un grand centre d'importation de phosphates. Il faut y ajouter les autres matières nécessaires aux engrais agricoles en particulier les pyrites destinées à la fabrication du superphosphate.

Avant la guerre, l'entrée des pyrites qui date de 1892, suivait une courbe ascendante et continue qui l'amenait en 1913 à 80.000 tonnes dont la presque totalité venait d'Espagne. Dans les premières années qui suivirent la guerre, c'étaient plus de 100.000 tonnes annuelles qui arrivaient à Nantes. Mais depuis 1930 le tonnage diminue en conséquence de la crise agricole et de l'emploi du phosphate naturel plus économique. En 1936, malgré une augmentation de 7.000 tonnes sur 1935, le chiffre d'importation n'était que de 50.000 tonnes venant d'Espagne, d'Italie et du Portugal. Une certaine reprise de la consommation du superphosphate et l'emploi de plus en plus répandu de l'acide sulfurique pour la destruction des mauvaises herbes faisait présager une amélioration du trafic des pyrites à Nantes. Ces prévisions se sont réalisées au cours de l'année 1937 car, bien que les chiffres n'aient pas encore été publiés, il semble qu'ils doivent s'inscrire dans les environs de 130.000 tonnes.

(1) Rouen, le premier port pétrolier français, importe 1.128.190 tonnes d'hydrocarbures.

(2) Les importations auraient été en 1937 de 500.000 tonnes.

Pour l'année 1936, l'étude des importations de la houille et de ses dérivés, des hydrocarbures et des pyrites nous amène aux résultats suivants :

Houille	854.312 tonnes
Goudron	27.769 —
Hydrocarbure	382.313 —
Pyrite	49.344 —

Soit au total..... 1.313.738 tonnes

Ajoutons-y, en dehors des *phosphates et des plombs*, que nous avons déjà recensé, les 1.407 tonnes d'origine coloniale et nous obtenons finalement 1.315.145 tonnes sur 1.335.311 tonnes : total des importations des matières minérales (1). Le plus gros de ces 20.000 tonnes de différence consiste en *chaux hydrauliques et ciments* venant de Belgique (7.500 en 1936 — il y a 10 ans, ces matériaux ne passaient pas encore par Nantes), en *cuivre* (6.000 tonnes en provenance presque totale des Etats-Unis). Enfin 3.500 tonnes de *fers et aciers* divers d'Angleterre, d'Allemagne et de Belgique sont arrivées à Nantes cette même année 1936 contre 4.000 tonnes 10 ans plutôt (2).

IV. — Fabrications.

Le volume de ces importations est d'environ 42.000 tonnes. Au premier rang, viennent d'Angleterre (pour les 3/4) et des Etats-Unis, 30.000 tonnes de *brais de goudron de houille*. Ils avaient dépassé 50.000 tonnes en 1933.

En outre, 2.500 tonnes de *sulfate de cuivre* d'origine anglaise et belge et 1.500 tonnes de *papier* provenant de Suède. Le reste consiste en objets nombreux et variés dont le peu d'importance ne justifierait pas l'énumération fastidieuse.

Remarquons en terminant que l'importation à Nantes du *nitrate de soude* du Chili (utilisé dans la fabrication des engrais) qui était, il y a quelques années, d'une moyenne de 20 à 25.000 tonnes (33.000 tonnes même en 1931) n'est plus en 1936 que de 1.250 tonnes, en résultat du contingentement et de l'augmentation de la production nationale.

(1) Cf. le tableau des importations coloniales (p. 80). Nous trouvons de même pour 1926 seulement 10.000 tonnes.

(2) Un régime de contingentement très strict est appliqué à l'importation des fers et aciers.

LES MATIÈRES EXPORTÉES

I. — Matières animales.

Elles se chiffrent en 1936 par 2.177 tonnes consistant en *peaux* (650 tonnes) à destination de l'Angleterre, de l'Allemagne, de la Hollande, etc..., en *suif* (670 tonnes) pour l'Allemagne et la Belgique, en *poissons secs ou conservés* (650 tonnes) allant, en dehors des colonies françaises, principalement en Angleterre. Ces exportations, à part quelques changements insignifiants d'une année à l'autre, ne varient pas.

II. — Matières végétales.

De cette catégorie, l'exportation des *céréales* est à peu près la seule. Nous savons à quelles fluctuations elle est soumise. En 1930, elle atteignait presque 60.000 tonnes ; l'année suivante elle tombait à 1.600. C'est le froment qui est la denrée principale et qui d'ailleurs subit les plus fortes variations. L'avoine, le seigle, l'orge et le sarazin ne forment pas généralement un total de plus de 4 à 5.000 tonnes. L'Angleterre absorbe la presque totalité du froment (52.000 tonnes en 1930) ; en 1936, 11.850 tonnes de céréales partaient de Nantes pour l'étranger dont 11.700 tonnes de froment achetées par l'Angleterre.

En 1936, 2.500 hectolitres de *vins* et *liqueurs* furent exportés à destination de la Grande-Bretagne.

III. — Matières minérales.

a) *Minerai de fer.*

Il constitue à lui seul la presque totalité des matières minérales exportées de Nantes à l'étranger en 1936 : 226.556 tonnes sur 265.000 tonnes (1). Provenant des minières bretonnes et angevines (dont nous avons déjà parlé) c'est le fret de retour le plus important pour les navires charbonniers anglais et allemands. Ouvertes depuis une vingtaine d'années, ces minières n'ont cessé de prospérer, et n'eût été la crise qui ne les a pas épargnées le tonnage qui atteignait plus de 300.000 tonnes en 1930, aurait encore augmenté. Divers renseignements concordent pour indiquer une grosse reprise en 1937 et un

(1) Chaque année, seules 30 à 40.000 tonnes de matières minérales sont exportées, en dehors du minerai de fer.

chiffre de 400.000 tonnes aurait été atteint. Il faut s'en féliciter en particulier pour l'aide qu'en recevront les entrées, si obérées de difficultés, des charbons étrangers qui nous sont indispensables. Assurés d'un fret de retour, les navires houillers consentent des conditions qu'ils ne pourraient accorder s'ils étaient menacés de rentrer sur lest. Marchandise lourde et encombrante, le charbon ne peut payer un prix de transport disproportionné avec sa valeur. De même le minerai de fer, ce qui rend ces deux produits solidaires l'un de l'autre et par conséquent l'exportation du minerai doublement désirable pour Nantes.

b) *Divers.*

A côté du minerai de fer, Nantes exporte des *ferrailles* (14.000 tonnes en 1936) surtout en Espagne, du *fer blanc* en Belgique et en Argentine (7.000 tonnes) et des *fers ou aciers* divers un peu partout (4.000 tonnes).

Des quelque 15.000 tonnes restantes, la majeure partie est constituée par des *approvisionnements de bord* en particulier par de la houille ou par les huiles de pétrole nécessaires l'une ou l'autre au fonctionnement des bateaux.

IV. — **Fabrications.**

Leurs exportations pour l'étranger ne sont que de 6.000 tonnes en 1936 (contre 17.000 en 1926). Nous voici amenés à la même conclusion que pour le trafic colonial : Nantes, grand centre industriel, devrait pouvoir envoyer à l'étranger un plus fort contingent de produits de ses fabriques. Souhait qui vise en même temps que sa balance commerciale, l'activité de ses usines. Encore faut-il que l'étranger connaisse les diverses ressources de l'industrie nantaise. Sans doute, avons-nous à l'étranger des agences spécialisées pour cette propagande. Mais à considérer les moyens de réclame dont disposent certains pays et la lutte qu'ils conduisent pour accroître leurs exportations, on mesure — avec quelque mélancolie — l'effort proposé à la France pour se maintenir en ligne, faute de quoi se fermeront successivement les divers marchés.

Ces 6.000 tonnes totalisent une véritable poussière d'objets si multiples et si divers que pour la plupart nous devons renoncer à les classer. Signalons 760 tonnes de *caseïne* pour l'Angleterre et l'Allemagne, 775 tonnes de glycérine pour le Sud-Africain. Enfin il fut construit pour la Grèce et pour l'Angleterre des *bâtiments de mer en fer* pour une jauge totale de 2.843 tonneaux (2.870 pour la Grèce, 36 pour l'Angleterre).

Les relations maritimes. — Leurs particularités

Le commerce de Nantes avec l'étranger est donc nettement limité à certains produits : aussi bien à l'exportation qu'à l'importation, il porte presque uniquement sur des matières minérales (1).

Nous venons de définir le rôle de chacun de ces pays. Voici maintenant les chiffres globaux des entrées et des sorties en 1936 :

		NAVIRES					
		Français		Etrangers			
		Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage		
Navigation directe.	Entrées..	Chargés .	141	180.724	290	254.783	
		Sur lest..	1	2.549	6	3.363	
	Sorties...	Chargés .	115	120.975	108	59.583	
		Sur lest..	111	142.996	269	287.530	
Navigation d'escale.	Entrées..	Chargés .	70 (2)	47.370	75 (2)	46.994	
		Sur lest..	»	»	»	»	
	Sorties...	Chargés .	»	»	»	»	
		Sur lest..	»	»	»	»	

Ces chiffres ont une triste éloquence ; de leur ensemble, nous avons extrait ce qui concerne l'Angleterre, notre principale partenaire : en 1936, 298 navires en sont venus chargés, seuls, 109 y sont repartis avec une cargaison. A estimer le tonnage, la différence est encore plus accablante : 299.309 tonneaux contre 79.918 malgré l'exportation d'importantes quantités de minerai de fer. Pour les autres pays dont les relations avec Nantes sont beaucoup plus restreintes, la situation est proportionnellement aussi défectueuse. Une fois encore, il faut le constater le gros effort de Nantes doit porter sur ses exportations. Elle est d'ailleurs en pouvoir de les accroître et elle le doit. A un moment où la dévaluation vient de bouleverser les prix — dans le sens d'une notable augmentation — il est désastreux que, par la pénurie des frets de retour, cette vague de hausse s'enfle encore et élève presque hors de portée des marchandises étrangères qui nous sont indispensables.

(1) A part le froment qui est exporté de Nantes à destination de l'Angleterre, irrégulièrement du reste.

(2) Le tableau du compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce (1936), auquel nous empruntons ces chiffres, ne fait pas mention de la sortie de ces 70 et 75 navires. Sans doute sont-ils répartis directement et ont été inclus dans les totaux de la navigation directe.

Les relations maritimes de Nantes avec l'étranger sont assurées par de nombreuses lignes de navigation. Nous en extrayons le tableau suivant du compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Nantes de 1936.

Pays	Armateurs	Nombre de départs
Afrique Orientale Anglaise (via Marseille)	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines.
Allemagne	Armement Deppe	4 tous les mois.
	C ^{ie} Worms	8 tous les mois.
Amérique Centrale.....	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	2 —
Amérique du Sud (via Bordeaux)	Chargeurs Réunis	Tous les 28 jours.
	C ^{ie} Nantaise de Navig. à vapeur	2 tous les 14 jours.
	C ^{ie} Worms	13 tous les mois.
Angleterre	C ^{ie} Hutchison	12 —
	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 —
Australie (via Marseille)..	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines.
Belgique	Armement Deppe	2 tous les mois.
	C ^{ie} Worms	4 —
Canada (via Le Havre).	C ^{ie} Worms	4 —
	County Line	2 —
Canaries	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 —
	Chargeurs Réunis	2 —
Chine (via Marseille)....	C ^{ie} Fred Olsen.....	2 —
	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines
Chypre (via Marseille)....	Messageries Maritimes.	1 —
Colombie, Equateur, Pérou, Chili (via Le Havre)	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 tous les mois.
	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 tous les mois.
Danemark (via Le Havre)	Chargeurs Réunis	1 tous les 28 jours.
	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines.
Egypte	Société Nav. de l'Ouest	2 tous les mois.
Espagne ..	C ^{ie} Worms	4 —
Esthorie (via Hambourg)	America France Line..	10 tous les mois.
Etats-Unis (direct ou via Le Havre)	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	8 à 14 mensuels sui- vant la saison.
	Lykes Bros Ripley C ^o .	1 tous les mois.
	Swenska Lloyd	1 tous les mois, 7 mois par an.
Finlande (via Le Havre)	Finska Angfartygs Aktiebolaget	2 tous les mois.
	Messageries Maritimes.	Toutes les 3 semaines.
Grèce (via Marseille)		

Pays	Armateurs	Nombre de départs
Hollande (via Le Havre et Anvers)	C ^{ie} Worms	8 tous les mois.
	Armement Deppe	2 —
Irlande (via Le Havre)..	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
Italie (via Marseille).....	Messageries Maritimes.	Toutes les 3 semaines
Japon (via Marseille)....	Messageries Maritimes.	Toutes les 3 semaines.
Lettonie (via Hambourg).	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
Lithuanie (via Hambourg)	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
Pologne (via Anvers ou Le Havre)	C ^{ie} Worms	8 tous les mois.
	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 tous les mois.
	Chargeurs Réunis	1 tous les mois.
Portugal (direct ou via Bordeaux)	Standard Line	1 —
		3 mensuels par transbordement.
Russie (via Le Havre)..	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
	C ^{ie} G ^{ie} Transatlantique	1 —
Suède et Norvège.....	Fearnley et Eger-	
	Svenska Lloyd	1 tous les 20 jours.
	C ^{ie} Worms	1 tous les mois.
Syrie (via Marseille).....	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines.
Turquie (via Marseille)..	Messageries Maritimes.	1 tout. les 3 semaines.

CHAPITRE IV

Le Cabotage

Bien que très inférieur aux relations étrangères ou coloniales, le cabotage tient dans le trafic du port de Nantes, une place assez notable pour y valoir une rubrique spéciale. Il apporte à Nantes des sels marins, des matériaux à bâtir, de la houille, des bois communs, des produits métallurgiques, des engrais, des pierres, des terres, des produits chimiques, etc... expédiés principalement de Bordeaux, du Havre, de Brest, de Dunkerque et de Caen — c'est « le petit cabotage », — pour lesquels il repart de Nantes des ouvrages en métaux, en bois, des conserves, des vins, des produits chimiques, des matériaux à bâtir... Quant au trafic avec Marseille et les ports français de la Méditerranée — c'est « le grand cabotage » — qui portait sur les produits agricoles et les engrais, il semble que son activité soit en décroissance sérieuse. Il faut y voir le résultat du développement industriel et agricole de l'Afrique du Nord ; Marseille n'a plus à chercher par l'Atlantique ce qu'elle atteint par la Méditerranée.

Ci-dessous un tableau marquant l'évolution du cabotage à Nantes depuis le début de la guerre :

	ENTRÉES				SORTIES			
	NAVIRES CHARGÉS		NAVIRES SUR LEST		NAVIRES CHARGÉS		NAVIRES SUR LEST	
	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage	Nombre	Tonnage
1914.....	536	91.837	90	27.413	496	83.102	150	12.445
1926.....	597	108.828	151	65.194	648	91.287	122	99.268
1930.....	703	154.859	153	58.520	760	299.416	142	72.036
1933.....	860	194.507	242	44.483	883	311.328	176	45.681
1936.....	994	323.109	387	70.471	1047	396.904	391	152.060

Ce trafic augmente donc sans cesse d'autant qu'en conséquence de la cherté actuelle des chemins de fer — il existe sans doute des tarifs préférentiels — là où le trajet peut être accompli par eau, il présente un gros avantage. C'est pourquoi les navires caboteurs sont moins obérés que les navires à long trafic par les entrées ou les sorties sur lest. Déjà servis par une forte marge de moindre cherté par rapport à la voie ferrée, leur concurrente, ils trouvent dans leurs escales au long de la côte des cargaisons en perspective et Lorient ou Brest, comme La Rochelle ou même Bordeaux, ne sont pas à des distances telles que la perte résultant de la navigation de quelques milles à vide puisse être comparée à celle qu'impose un voyage sur lest entre Nantes et le plus proche des pays étrangers.

Les lignes régulières de cabotage entre Nantes et les autres ports français sont les suivantes ; remarquons qu'en 1927 les départs mensuels n'étaient que de 20.

Lignes	Armateurs	Nombre de départs
Nantes à Marseille.....	Messageries Maritimes.	Toutes les 3 semaines.
Marseille (via Bordeaux). {	N ^{lle} C ^{ie} Havraise {	Tous les mois.
	Péninsul. de Navigat. {	
Nantes à Brest, Caen, Le {	C ^{ie} Nantaise de Navi- {	4 tous les mois.
Havre, Rouen, Boulogne {	gation à Vapeur.... {	
et Dunkerque		
Nantes à Belle-Ile, Lorient {	C ^{ie} Nantaise de Navi- {	2 par semaine.
	gation à Vapeur.... {	
Nantes à Bordeaux et {	C ^{ie} Worms	2 tous les mois.
Caen, Bayonne, La {		
Fallice		
Nantes à Brest, Le Havre, {	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
Rouen, Boulogne		
Nantes à Morlaix, Le {	S ^{te} Havraise de Trans- {	1 tous les mois.
Légué, Saint - Brieuc, {	port et de Transit.... {	
Saint-Malo, Granville, {		
Cherbourg		
Nantes à Paris..... {	Société de Navigation {	2 tous les mois.
	Côtière	
à Paris (via Le Havre).. {	C ^{ie} Worms	4 tous les mois.
	Messageries Maritimes. {	
à la Corse (via Marseille). {	C ^{ie} Fraissinet	Toutes les 3 semaines.

LE GABARRAGE ENTRE NANTES ET SAINT-NAZAIRE

Un trafic assez spécial a existé entre Nantes et Saint-Nazaire et vice-versa : le gabarrage. Avant les travaux d'amélioration du chenal, tous les navires ne pouvaient remonter jusqu'à Nantes et certains s'arrêtaient à Saint-Nazaire d'où leurs produits étaient amenés à Nantes sur des bateaux aptes à naviguer sur la Loire ; à l'heure actuelle, il n'en est plus ainsi et le trafic entre les deux ports a perdu de son importance. Mais Saint-Nazaire possède aujourd'hui ses lignes maritimes. Il peut arriver que des envois en provenance ou à destination de Nantes aient un avantage — de temps, de prix, de plus grande facilité de transport — à les emprunter. Un certain mouvement se maintient donc entre les deux ports. En 1926, il était de 43.746 tonnes. Actuellement il se tient aux environs de 15.000 tonnes (15.113 en 1936).

APPENDICE

Le rôle de Saint-Nazaire

Le rôle de Saint-Nazaire est encore récent, mais il a déjà pris une importance qui vaut qu'on l'étudie à part. Pas plus qu'on ne peut citer Rouen sans penser au Havre, on ne peut traiter de Nantes sans parler de Saint-Nazaire. Analogie géographique bien plutôt que fondamentale, de situation bien plus que de fonction. Nantes est surtout un port industriel (1) ; Rouen est plutôt un port commercial et trafique pour le compte de Paris. Le Havre est une tête de ligne transatlantique de premier ordre, un grand marché mondial, et, des marchandises qu'il attire, il se réserve la priorité aux dépens de Rouen. Saint-Nazaire n'a de relations maritimes que de second plan (2).

C'est avant tout un centre de constructions navales et métallurgiques. A Saint-Nazaire, sont les fameux chantiers de Penhoët et de la Loire « d'où sortent les plus grandes unités tant pour la marine militaire que pour la marine marchande » (3) (il suffit de citer le nom prestigieux de « Normandie ») ; à Trignac les hauts fourneaux et aciéries (4), les forges à Montoir, pour ne citer que les principaux.

Comme on doit s'y attendre, le trafic du port traite principalement la houille et les matières premières nécessaires à l'alimentation de tous ces établissements (en particulier matériaux de construction).

Ici encore, la crise économique et la politique des contingents ont porté leurs fruits : le million de tonnes — et mieux valait — des années normales (5) a singulièrement fondu.

(1) Cf. *infra* : *La fonction industrielle de Nantes*.

(2) Dont nous avons vu que Nantes fait usage à l'occasion (ne pas oublier les 15.000 tonnes de gabarrage de 1936, auxquelles il faut ajouter un certain trafic par le rail), sans toutefois concurrencer véritablement Saint-Nazaire.

(3) *Le Port de Saint-Nazaire. Les Ports Français* (1937), édité par le *Journal de la Marine Marchande*, p. 104.

(4) Fermées actuellement par suite de la crise.

(5) Pendant la guerre, surtout lorsqu'il devint base américaine, Saint-Nazaire prit une importance considérable dans le ravitaillement du pays. Le trafic monta jusqu'à 3.694.495 tonnes en 1918.

Depuis 1934, les importations et les exportations qui en constituent la majeure part, atteignent péniblement 500.000 tonnes où la houille entre pour plus de la moitié.

En résumé, Saint-Nazaire n'est point un rival de Nantes. Presque uniquement consacré à l'approvisionnement de ses chantiers, de ses usines et de ses habitants, son trafic n'inquiète et ne concurrence en rien celui de son voisin. Tout au plus une courte période de défiance a-t-elle accompagné l'essor du jeune port. Aujourd'hui les deux établissements ont compris qu'une parfaite coopération devait exister entre eux et y ont vu, avec raison, le meilleur moyen de défendre leurs intérêts réciproques.

TROISIÈME PARTIE

Le trafic régional du Port de Nantes

L'étude que nous venons de terminer touchant le trafic maritime n'a pas été un hors-d'œuvre, elle était nécessaire à mettre en lumière l'activité du port d'où ressortiront avec plus d'évidence ses rôles régional et industriel. C'est à quoi nous amènera l'examen de l'hinterland nantais (trafic régional), puis de son centre usinier (trafic industriel) dont nous ferons ressortir l'influence prépondérante : Nantes est avant tout un port d'industrie.

L'hinterland d'un port étant la région qu'il dessert, il semble, à première vue, que celui de Nantes soit considérable. La Loire et ses affluents, le rail, la route, tout paraît avoir été réuni pour organiser à la fois « l'Œil de la Bretagne » et le plexus commercial d'un arrière pays très étendu.

CHAPITRE PREMIER

La Loire et ses affluents

Issue du Massif Central, la Loire se rencontre, dès sa naissance, avec une région de grande importance économique. Elle coule toute proche du Rhône, à proximité des centres de Saint-Etienne et de Lyon. Ensuite et successivement, elle traverse le Velay, le Forez, le Beaujolais et le Charolais, aux vallées opulentes et qu'atteint, pour lui demander sa main-d'œuvre locale (en particulier pour les tissages, les rubanneries et les cotonnades), le rayonnement des concentrations industrielles du voisinage. Pas de centres très importants, en dehors du Puy à quelques kilomètres de la Loire, et de Roanne sur le fleuve même, mais une population très dense.

La Loire débouche dans le Bourbonnais, plaine marécageuse et infertile, mais c'est là qu'elle reçoit l'afflux de l'Allier descendu lui-même du Massif Central et qui dessert, sur toute sa partie ouest, une contrée prospère et peuplée. Clermont-Ferrand, à moins de 20 kilomètres de l'Allier, en est la ville principale, premier centre caoutchoutier de France. Là aussi, elle détache le canal du Centre qui l'unit à la Saône et dessert la région industrielle du Creusot. Par la Saône, la liaison est assurée avec le Rhône et par les canaux de l'Est, avec le Rhin, grand fleuve européen. De là encore, part le canal du Nivernais qui, par l'intermédiaire de l'Yonne, donne accès à la Seine. Ainsi est établie, avec toutes les possibilités qui en résultent, la communication entre trois grands bassins français (1).

A sa sortie du Bourbonnais, la Loire traverse le Nivernais où la présence en sous-sol de minerai de fer et en surface de bois, de grasses prairies et de vignes a attiré une population abondante que l'industrie, (porcelaineries de Nevers, métallurgie de Fourchambault), le traitement et l'exploitation des produits agricoles (tanneries, filatures, commerce de bois de Cosne), agglomèrent çà et là en cités.

(1) Signalons qu'un canal latéral longe la Loire de Briare au canal du Centre.

Le val de Loire, le val d'Orléans et le val de Blois succèdent au Nivernais, suite de vallées découpées entre la Beauce, le Berry et la Sologne, voies de communication incomparables, où passent les courants d'échange entre la capitale et l'ouest. Deux canaux, celui d'Orléans et celui de Briare, unissent par le Loing, la Seine et la Loire qui en reçoit le bénéfice d'importants marchés commerciaux : Gien à l'est, Orléans au sommet et Blois à l'ouest de la courbe du fleuve.

C'est alors que la Loire entre en Touraine. Elle y rencontre trois affluents de classe : le Cher et l'Indre d'abord qui, venant du Massif Central à travers la Combrailles, région très pauvre, ont drainé le Berry et effleuré les terres à moutons de la Sologne. Ils creusent des vallées fertiles où la population se concentre volontiers en agglomérations notables : Bourges, resté depuis les Bituriges en activité métallurgique Issoudun, Châteauroux, Vierzon en Sologne presque toutes situées sur les rivières — ou sur le canal latéral du Cher qui se prolonge jusqu'à Montluçon, grand centre sidérurgique alimenté par les minerais de la région de Commentry.

Le troisième affluent est la Vienne qui reçoit elle-même la Creuse descendue du plateau de Millevaches à travers la Marche, région ingrate, et l'ouest du Berry. Seul, parmi les agglomérations que baigne la Creuse, le Blanc mérite une mention. Au même plateau de Millevaches, la Vienne prend sa source. Elle traverse Limoges, ville de grosse industrie (porcelaines, chaussures, émaux), serpente dans le Limousin, fort producteur de bétail, et entre en Poitou, pays agricole, trait d'union entre le sud-ouest et la région parisienne.

Il est entendu que la Touraine est le « jardin de la France », jardin largement irrigué ou plus exactement synthèse de la richesse et de la fertilité des vallées qui se réunissent pour la constituer. Tours sur la Loire, Chinon sur la Vienne, Loches sur l'Indre, autant de marchés agricoles dont la disposition des lieux, la douceur particulière d'un climat humide assurent la prospérité.

Voici l'Anjou et son réseau hydrographique en éventail dont les branches sont le Loir, la Sarthe et la Mayenne et le manche la Maine ; pays de cultures et de ressources variées : céréales, fruits, primeurs, dont le sous-sol recèle de Trélazé à Combrée les bancs de cette « ardoise fine » à quoi rêvait Du Bellay et de Segré à Nyoiseau le minerai de fer — toujours en exploitation, point de croisement entre la Normandie, le Maine et le Poitou. Les villès y sont nombreuses : Laval, Mayenne, Châteaueu-Gontier sur la Mayenne, Le Mans sur la Sarthe, la Flèche

sur le Loir et surtout Angers, sur la Maine, où confluent à la fois les eaux et les relations.

D'Angers à Nantes la vallée de la Loire s'élargit tout en conservant l'aspect qui n'a cessé d'être le sien depuis sa sortie du Nivernais. Caractère agricole, topographie attirante. « Chaque modification du relief offre... de nouvelles chances favorables aux établissements. Il se produit aux inflexions de pentes, aux intersections de plans, diversement éprouvés une tendance visible aux rapprochements et même à la concentration des lieux habités... C'est un spectacle... qui frappe le voyageur qui suit la Loire entre Chalonnes et Ancenis et qui voit, sur la rive gauche, de Saint-Florent à Liré, les rampes du pays des Mauges se hérissier de clochers et de moulins à faible distance les uns des autres : derrière cette façade villageoise qui fait illusion, on ne découvre, si on la franchit, que de larges croupes parsemées de fermes dans un fouillis d'arbres (1) ».

Ainsi et de tout temps, la Loire a longé de nombreux centres d'habitation établis à portée de lui confier le transport des produits agricoles qu'ils rassemblent de leurs arrières plans. Qu'on y ajoute ceux du sous-sol et de l'industrie recueillis sur son haut cours, le long de ses affluents ou venus par canaux des bassins du Rhin, du Rhône et de la Seine, qu'on songe aux exportations nantaises qui pourraient rebrousser ces longs chemins et l'on prendra une vue perspective sur l'immense réseau fluvial qui devrait desservir et prolonger l'hinterland de Nantes.

De par la nature, Nantes devrait être le port du bassin de la Loire et celle-ci sa voie d'accès en même temps que de transport. Là fut d'ailleurs l'origine de sa prospérité. Mais, au cours des siècles, la Loire l'a trahie. Peu à peu, la profondeur du fleuve a diminué ; dans une année de moyenne sécheresse, en 1907 par exemple, le mouillage de 1 m. 20 n'a été constaté que pendant 227 jours, « à peine deux jours sur trois » (2). Et encore, dans ces 227 jours, étaient comprises les périodes de crues, durant lesquelles les eaux étaient entraînées à une vitesse qui le plus souvent en prohibait l'utilisation.

Le trafic fluvial des marchandises s'en est ressenti jusqu'à effleurer le néant (vers 1890). Nouveau motif pour les Nantais d'abandonner le commerce pour l'industrie. Cependant les leçons du passé n'ont pas sombré dans l'oubli ni les magnifiques possibilités du bassin de la Loire ne sont tombées à

(1) P. VIDAL DE LA BLACHE. Op. cit., p. 176 et suivantes.

(2) Cf. *Le Port de Nantes* (1921).

l'abandon. En 1892, au moment où l'ouverture du canal de la Martinière allait rendre à Nantes sa prospérité, le souvenir de la « Compagnie des Marchands Fréquentants » revit dans le vœu qu'émit à cette date le Conseil général de la Loire-Inférieure pour la constitution d'une société chargée de traiter les différents problèmes posés par l'aménagement du fleuve au delà de Nantes. Ce vœu devait, le 9 décembre de la même année être mis à exécution par la création de la « Société d'Initiative et de Propagande pour l'exécution d'une voie navigable entre Nantes et Orléans et prolongement ». La « Loire Navigable » était fondée.

Il lui fallait des fonds. En 1895, une souscription fut organisée dont les participants élirent leur bureau (président, vice-présidents, secrétaires...). Des commissaires locaux furent nommés, chargés d'études dans les diverses régions intéressées à la Loire. En 1910 ils étaient vingt sous la direction du Comité central établi à Nantes (1). A côté de ces organes permanents, des congrès furent organisés. D'abord bi-annuels, ils devinrent bientôt annuels, puis n'eurent plus lieu que tous les deux ans. Un journal « La Loire Navigable » parut de 1896 à 1923 — date depuis laquelle la société semble en sommeil.

Il n'en reste pas moins qu'elle fut la grande inspiratrice de la plupart des travaux qui ont été exécutés et dont nous allons étudier la nature et les résultats.

Depuis 1840, le fleuve était abandonné à son sort, mais en exécution de la loi des 22-29 décembre 1903, sur l'aménagement de la Loire fluviale, des travaux furent ouverts dont le Comité central de la « Loire Navigable » estima qu'ils permettraient le trafic de 311.600 tonnes entre Angers et Nantes et vice-versa. La houille expédiée sur Angers constituerait la moitié de ce tonnage. Les premiers essais de régularisation du cours eurent lieu de Montjean à la Maine. Ces essais ne devaient pas donner les résultats escomptés. En 1911 entre la Maine et Mauves, on commença la construction de digues longitudinales; les bras abandonnés furent barrés et des dragages exécutés pour approfondir le fleuve. Sur la section de Mauves à Nantes, le programme de 1913 prévoyait nous l'avons vu un meilleur emmagasinement des eaux en amont du port. Ce plan visait à régulariser le cours du fleuve par la suppression de tous les obstacles. De la mise en œuvre de ce plan, prévu dans l'unique intérêt du port de Nantes, résulta, en outre, dans la section aménagée, une amélioration notable de la navigabilité de la Loire.

(1) On se souvient que le siège des « Marchands Fréquentants » était à Orléans.

En 1914, de Montjean à Oudon, on obtient une profondeur de 1 m. 50 minimum sous l'étiage moyen en sorte qu'on peut alors espérer en année moyennement sèche un tirant d'eau compris entre 1 m. 20 et 1 m. 50 pendant 73 jours, entre 1 m. 50 et 2 mètres pendant 78 jours et au-dessus pendant 214 jours.

A la fin des hostilités, on projetait d'autres aménagements, Mais une campagne adverse et acharnée fut alors déclanchée et les riverains accusèrent les travaux d'avoir causé de graves inondations. Le traitement du fleuve fut continué jusqu'à l'achèvement de la section Maine-Nantes, mais on dut, hélas ! céder aux critiques et aux réclamations : en 1928, loin qu'on poursuivit l'approfondissement de la Loire, quelques ouvrages furent détruits et la navigation en devint beaucoup plus irrégulière. En résultat de ces travaux, un certain trafic s'est établi pendant la guerre entre Nantes et le bassin de la Maine jusqu'au Mans et a progressé depuis lors. De 20.000 tonnes en 1926, le poids des marchandises transportées par eau sur la Loire est passé à 25.000 tonnes en 1929, à 40.000 tonnes en 1933 et à 65.000 tonnes en 1936 ; c'est peu encore (1) et qui connaît les magnifiques possibilités du fleuve peut être désillusionné sur la manière dont il en est fait usage. Mais s'il est vrai, que le bassin de la Loire est une région agricole disposée à céder ses produits et aussi grosse cliente d'engrais dont les importations nantaises pourraient bénéficier, si nous savons que le trafic de Nantes peut, sans quitter l'eau, atteindre aussi bien Paris que Lyon ou Strasbourg, nous ne devons pas oublier non plus que la Loire a été appelée « sauvage » et il y aurait partialité à n'en pas tenir compte.

Là comme ailleurs s'est manifesté l'effort des Nantais et si les résultats obtenus ne sont pas immenses, il faut se rappeler les obstacles que le fleuve dresse contre les audacieux qui veulent le dompter (2).

Avant d'en terminer avec la question fluviale, il nous faut

(1) Rouen en 1936 trafiquait dans son port fluvial, pour 4.578.993 tonnes de marchandises (J. LAGARDE, op. cit., p. 130).

(2) « Une circulation quasi permanente, et à des tarifs favorables sur la Loire, à l'aval d'Angers, permettrait, d'autre part, de véhiculer vers la Basse-Loire et le dehors les calcaires, si abondants à l'amont de la Maine. les ardoises de Trélazé, les marbres de Sablé, le macadam de la Sarthe, et d'acheminer, à la remonte, un tonnage élevé de combustibles et d'engrais, réclamés par un arrière-pays riche et agricole avant tout. On pourrait aussi envisager le trafic des pierres du Poitou et des vins du Saumurois, et le Comité d'Etudes de la Loire n'hésitait pas à prévoir un mouvement annuel, à l'aval d'Angers, de 1.000.000 de tonnes. Ces perspectives sont liées à une large amélioration de la navigation intérieure. » (*Extrait du Port de Nantes*, édité par la *Navigation du Rhin*, op. cit., p. 12.)

signaler et le canal de Nantes à Brest et la Sèvre Nantaise. Ils le méritent, nous allons le voir.

Le canal de Nantes à Brest (1).

Nous posons ici le doigt sur l'artère maîtresse du trafic fluvial de Nantes. Comme dans le corps humain, la nécessité de la fonction a imposé l'organe. Pressentie déjà dans le projet d'Abeille (1780) — canal Saint-Malo-Loire par le Blavet et la Vilaine — cette nécessité s'est manifestée à l'usage : les forges, les usines de Nantes et de sa région sont mises en relation avec les arsenaux de Lorient et de Brest ; le froment, l'avoine, le blé noir de Bretagne sont drainés et les engrais qui leur sont nécessaires, apportés par cette voie de transport plus économique que le rail — lequel n'accède que péniblement et par « déraillard » dans les centres agricoles de Carhaix, Châteauneuf, etc... par-dessus l'échine de la Montagne Noire ; la Manche enfin est atteinte, selon le vieux rêve d'Abeille, par l'intermédiaire de la Vilaine et du canal d'Ille-et-Rance.

Le trafic global a varié dans ces dernières années entre 225 et 250.000 tonnes. Là aussi, on pouvait escompter un résultat plus substantiel, mais le canal laisse, hélas ! beaucoup à désirer. Outre que le mouillage est nettement insuffisant, (il fléchit parfois jusqu'à 50 cm.) le nombre des écluses est abusif et apporte une gêne sérieuse à la navigation : rien que de Nantes à la Vilaine, soit 95 kilomètres, on en compte 18. Enfin à Guerlédan, au milieu du parcours, a été autorisé il y a 8 ans, l'établissement d'un barrage pour l'exploitation d'une usine hydro-électrique, coupant ainsi la continuité de la voie d'eau avec obligation de transbordement. Les usagers du canal ont bien reçu promesse d'une écluse, mais, malgré 8 ans de protestations continues, ils en attendent toujours la réalisation.

Les travaux de modernisation du canal devront — s'ils sont jamais entrepris — comprendre son prolongement jusqu'à Châteaubriant, dont ils desserviraient utilement le bassin minier. Châteaubriant recevrait le bénéfice d'une voie d'exportation commode et moins coûteuse que le rail ; Nantes profiterait de ce trafic. Mais la dépense de construction, chiffrée à 200.000.000 en 1933, arrête toute réalisation et l'on estime qu'elle ne serait pas rémunérée par l'exploitation même à large débit.

(1) Le canal emprunte au départ de Nantes le cours de l'Erdre et nous savons quels travaux il a nécessités dans la traversée de la ville (Cf., *Supra*, p. 52). Nous n'y reviendrons pas.

La Sèvre Nantaise.

Cet affluent de la Loire vient la retrouver à Nantes même dans le bras de Pirmil. Elle descend de la région poitevine vers laquelle, au moyen âge, elle était un moyen de communication assez usuel. Malheureusement, à l'heure actuelle, elle n'est navigable que sur 20 kilomètres et, de ce fait, son importance a considérablement diminué. Son principal office est de transporter à Nantes les pierres des quelques carrières qui bordent son parcours et son trafic annuel, de 34.000 tonnes encore en 1926, n'est plus en 1936 que de 25.991 tonnes.

En résumé, Nantes ne tire de ses voies d'eau, dont l'importance devrait être considérable, qu'une faible partie de son trafic. Le chiffre total des marchandises de ou pour Nantes par navigation intérieure ne dépasse pas 300.000 tonnes dont une partie comprend les produits agricoles destinés au ravitaillement de la ville et une autre les produits industriels venus des usines nantaises ou servant à les alimenter.

CHAPITRE II

Les Chemins de fer

Nantes est une plaque tournante qui dessert de multiples directions : en premier lieu, celles de Paris par Orléans ou par Le Mans, dont la bifurcation est à Angers que la voie atteint en remontant la Loire. Là, les trains du réseau P.O.-Midi continuent à rebrousser le fleuve par Saumur, Tours, Blois, Orléans, tandis que ceux de la ligne de l'Etat en quittent la vallée pour remonter dans le bassin de la Maine, vers Le Mans, et, par Chartres, atteindre Paris. Ces deux voies d'un profil remarquable mettent Nantes à moins de 6 heures de la capitale, tout en desservant, aussi bien l'une que l'autre, des centres d'importance. La ligne de Paris à Nantes par Orléans se prolonge du reste en direction de la Bretagne, soit vers Saint-Nazaire, soit vers Brest par Redon, Vannes, Lorient et Quimper, encore que ce prolongement depuis qu'il a été racheté par le réseau de l'Etat soit exploité moins activement ou tout au moins relié à Nantes de façon moins directe et moins serviable au trafic.

En outre, Nantes est située à l'origine ou sur le trajet de voies dites « lignes transversales » du fait qu'au rebours des grands parcours, elles n'aboutissent pas à Paris. Par la Rochelle, elle est reliée à Bordeaux ; par Le Mans, à Rouen et à Dieppe — relations rapides du Manche-Océan — ; par Rennes à Saint-Malo ; par Tours et Saincaize à Lyon et de là à la Suisse ; par Bourges, Nevers et Dijon à Strasbourg.

Enfin Nantes est tête de ligne vers Châteaubriant (par où elle peut encore se relier à Rennes) et vers Segré, d'où, par Sablé, le trafic peut rejoindre la ligne Nantes-Paris par l'Etat.

De tous ces moyens de communication, quel profit devrait retirer le port de Nantes ? En dehors du bénéfice de ses relations directes avec Paris, sur lesquelles il n'est pas besoin d'insister ; en dehors de la ligne Manche-Océan qui, en mettant en communication Rouen et Bordeaux par l'intermédiaire de Nantes pourrait jeter entre les trois grands ports les bases

d'une large coopération, il nous paraît opportun de mettre en lumière les avantages que devrait apporter au port de Nantes l'exploitation de la ligne qui le relie à la Suisse. Par cette liaison, en effet, il deviendrait le débouché le plus naturel de l'Europe Centrale vers l'Amérique, l'antenne de la civilisation européenne que nous avons évoquée au début de notre étude. Au lieu de trafiquer par Anvers, Rotterdam, les ports allemands ou par Gênes, lignes détournées, donc perte de temps et d'argent, les produits commercés avec la Suisse et les pays avoisinants emprunteraient le chemin qui, les yeux sur la carte, apparaîtrait évidemment le plus court.

Et pour en arriver là il faudrait faire connaître notre établissement breton ; il faudrait lutter contre la concurrence étrangère qui, par des prix avantageux et une propagande bien faite, a réussi à s'assurer la plus grande partie d'un commerce dont Nantes pourrait profiter. En 1920, un essai fut tenté d'attirer vers Nantes le trafic suisse ; un tarif de faveur fut obtenu, mais dont l'octroi nécessitait tant de formalités que les bénéficiaires éventuels s'en dégoûtèrent et l'expérience échoua. Cependant il semble qu'il y ait bien là une question d'avenir pour le port de Nantes (1).

Où, dans toutes ses possibilités, se trouve la vérité ? Elle est bien en arrière des prévisions. Le port de Nantes ne retire rien de sa liaison avec Paris qui s'approvisionne par Rouen. Bien au contraire, l'influence et le rayonnement de la capitale sont tels que les régions des vaux de la Loire desservis par la ligne Nantes-Paris préfèrent commercer par l'intermédiaire de Paris que trafiquer directement par Nantes. Il en est de même pour la région mancelle et la région rennaise qui, en plus de l'attraction parisienne subissent celle des ports de la Manche. Quant à la ligne de Bordeaux, elle n'est pas non plus pour le port de Nantes un grand débouché, car la Rochelle et Bordeaux surtout lui sont des concurrents importants. La voie ferrée de Nantes à Brest, qui fait double emploi avec le canal, n'est pas d'un plus grand avantage.

Bref, l'hinterland ferroviaire de Nantes se confine dans sa région immédiate. Le pays avoisinant, de ressources agricoles, suffit en principe à en nourrir l'agglomération. Les variations des récoltes donnent lieu à des exportations ou à des importations. De même, les matières étrangères importées par le port et nécessaires à l'alimentation ne servent qu'à Nantes et à son

(1) Quant à la ligne de Strasbourg, la concurrence du bassin du Rhin, si commercial, est évidemment un obstacle à ce qu'elle devienne un débouché pour le port de Nantes.

voisinage (1). Seuls, quelques produits coloniaux et principalement les bananes et les vins d'Afrique du Nord semblent depuis quelque temps servir à l'approvisionnement d'une population de plus en plus nombreuse. Tendance encore peu accentuée, mais le commerce colonial dont nous avons vu à la fois et les éléments et les variations, paraît en progrès et le port de Nantes doit en recevoir un rôle dont le développement augmentera sa prospérité.

Le trafic par voie ferrée des matières minérales est pour le port de Nantes d'un réel intérêt. Les lignes de chemins de fer qui unissent Nantes au bassin minier de Châteaubriant et à celui de Segré permettent d'amener à Nantes les quantités de minerai de fer qui en sont chaque année exportées. C'est par là que l'influence de Nantes se fait surtout sentir. Nous savons en effet que tel est son principal élément d'exportation et l'importance qu'il a pour la vie du port. Quant à la houille importée, Nantes n'en laisse repartir qu'une infime partie (2) — toute la région avoisinante étant saturée de charbons français.

(1) Il existe bien à Nantes une Bourse de Commerce où sont cotées les marchandises suivantes : blé, farine, son, avoine, sarrasin, seigle. Mais l'influence du port sur cette Bourse est peu importante. Ce sont les régions avoisinant Nantes qui y amènent leurs produits et ce sont ces produits qui en principe influent sur la cote. Celle-ci n'est sensible aux prix des céréales identiques importées ou exportées par le port de Nantes que dans les années de récolte anormale.

(2) C'est ainsi qu'en 1930, moins de 30.000 tonnes sur 1.117.218, ont été réexpédiées par rail.

CHAPITRE III

La Route

Le scrupule d'être incomplet nous impose un paragraphe spécial pour la route. Nous savons maintenant combien peu d'avantages le port de Nantes retire de ses chemins de fer, et nous en connaissons les raisons. Il est donc naturel que les routes qui, bien que concurrentes du rail, n'en ont pas (tout au moins pour les marchandises) l'importance commerciale, n'assurent pas à Nantes un débouché important. Pour cette raison, et sur ce sujet la documentation est chétive et nous fait défaut.

Pourtant le réseau routier qui dessert Nantes est remarquable. Dès son origine Nantes fut, du fait de ses îles qui facilitaient la traversée de la Loire, le point de concentration de nombreuses routes venant de Bretagne et allant vers le Sud. De plus, elle est assise à l'origine des routes qui relient les pays de la Loire — et aussi le bassin de la Maine — à la capitale.

Dans l'ensemble, la fonction régionale du port de Nantes, si elle n'est pas complètement inexistante, ne dépasse pas, à d'insignifiantes exceptions près, la région strictement avoisinante (1). Nous devons le regretter. L'« Œil de la Bretagne » a cessé d'être un centre de ravitaillement. Sans doute le commerce avec les colonies a-t-il pour résultat d'étendre légèrement l'hinterland du port. Il faudrait plus. Nantes a trop de moyens magnifiques pour ne pas en user (2).

(1) Il en résulte que Nantes n'est pas un port d'entrepôt. La faculté d'entrepôt a pour avantage de dispenser du paiement immédiat des droits de douane les marchandises importées qui ne doivent pas être livrées à la consommation immédiate. Or, Nantes n'importe que pour elle et pour une région très réduite ; d'autre part, les produits destinés aux usines ne peuvent faire l'objet d'entrepôt dès qu'il y a lieu à transformations ; le rôle des entrepôts de Nantes est donc extrêmement réduit (Cf. la description des entrepôts de la Chambre de Commerce, *Supra*, 1^{re} partie, ch. III, p. 55).

(2) L'établissement d'un port franc à Nantes présenterait-il un avantage ? Le peu d'importance du commerce qui se traite à Nantes ne justifie pas pour l'instant d'une telle mesure.

QUATRIÈME PARTIE

Le trafic industriel du Port de Nantes

C'est pour le commerce et par le commerce qu'a été créé le port de Nantes. Pour que sa fonction industrielle en soit venue à primer sa fonction commerciale, il a fallu une transformation qui tient presque de la métamorphose. Nous y avons assisté (1) ; nous savons que cette transformation ne s'est pas opérée d'un coup de baguette. Mais elle est devenue fatale du jour où Nantes s'est éveillée à l'industrie. Les bords du fleuve appelaient les usines par l'avantage qu'ils leur offraient de trouver sur place et sans frais de transports supplémentaires les produits que, sitôt la sortie des bateaux, elles étaient à même de saisir et de transformer. Dès lors, le développement industriel était fatal et il semble avoir résulté autant de la loi naturelle des circonstances que de l'initiative des chefs d'entreprises nantais. Ainsi le port est devenu tributaire de ses usines.

Les branches de cette industrie sont nombreuses et variées ; pour les classer, nous emprunterons l'aide de M. Bertin, président de l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de l'Ouest. D'après son article paru dans *La Journée Industrielle* du 30 mai 1936, nous distinguerons trois groupes :

Ch. I. — Le groupe des industries qui produisent et travaillent les métaux.

Ch. II. — Le groupe des industries qui transforment les matières premières importées par le port.

Ch. III. — Le groupe des industries qui travaillent pour l'alimentation.

(1) Cf. *Supra* : *Historique du Port*.

CHAPITRE PREMIER

Les industries métallurgiques

C'est assurément le groupe le plus considérable. Pour plus de clarté, nous l'étudierons successivement à Nantes et dans son avant port.

a) A NANTES

1° Les constructions navales.

De tout temps, en deça peut-être des Navalia et des Ligerici, Nantes fut un centre de constructions navales. Durant l'histoire nous avons pris vue sur son activité. La tradition s'est transmise jusqu'à nos jours et, à l'heure actuelle où le fer a remplacé le bois des anciennes charpentes, Nantes a maintenu cette industrie et la renommée qu'elle s'y est acquise. Saint-Nazaire, loin de se poser en rival, a, ici encore, la sagesse de se poser en associé et, grâce à l'entente qui anime les importants ateliers des deux ports, leur union forme le bloc le plus considérable de France et l'un des plus puissants d'Europe.

Nantes y apporte les ateliers et chantiers de la Loire, les ateliers et chantiers de Bretagne, les anciens chantiers Dubigeon.

Avant la guerre, les entreprises de constructions navales de Nantes satisfaisaient de nombreuses commandes annuelles et l'étranger, touché par leur réputation constituait une fraction notable de leur clientèle. En 1913, le total en était de 25.000 tonnes, composées de cargos, de chalutiers et de navires destinés à la marine marchande. Durant les années 1914-1918, les travaux se ralentirent : 16.500 tonnes seulement furent mises à l'eau pendant cette période. On travaillait pour les besoins plus immédiats de la défense nationale. Dans les années qui suivirent la guerre, les chantiers retrouvèrent leur activité antérieure, augmentée du fait de leur équipement de guerre : les Marines Nationale et étrangères (Hellénique, Lettone

Yougoslave, etc.), celles-ci attirées par la valeur renommée des ateliers nantais, leur passèrent des commandes de navires de guerre, dont un grand nombre devinrent, par la suite, détenteurs de nombreux records. Saint-Nazaire travaillait dans les mêmes conditions et les deux centres prirent chacun leur spécialité, tout au moins Saint-Nazaire qui produisit surtout des bateaux de tonnage important. Nantes, limitée par les fonds de la Loire, devait obligatoirement se confiner dans la construction de navires légers, tant pour la marine marchande que pour la marine de guerre (avisos, contre-torpilleurs, sous-marins, vedettes).

Mais la crise s'abattit là comme ailleurs. Le marasme des affaires eut son premier effet sur les commandes de bateaux de pêche et de navires de commerce. Les événements récents, en particulier les augmentations de salaires, conséquence du contrat collectif, les congés payés, l'application de la loi des quarante heures ont nécessité une augmentation considérable des prix, en même temps que les nouvelles lois sociales perturbaient les délais de livraison en diminuant les heures de travail, alors que les effectifs de la main-d'œuvre spécialisée étaient insuffisants à l'organisation des équipes de relais. En conséquence inéluctable, se sont encore raréfiées les commandes de bateaux marchands par les armateurs tant français qu'étrangers. La marine de guerre est devenue à l'heure actuelle la seule cliente, à de rares exceptions près, des chantiers nantais (1).

Mais il ne faut pas oublier que la réalisation des bateaux n'exige pas seulement des cales où ils sont mis en chantiers et des ateliers de tôleries, fournisseurs de parois et de cloisons, mais également des moyens de propulsion, d'où la nécessité d'ateliers aménagés pour créer et assembler les pièces qui composent les machines et les chaudières. Cet aménagement a amené aux chantiers un surcroît d'activité et dans des branches totalement indépendantes de l'industrie navale.

Nous noterons d'abord, au point de vue purement naval, que

(1) En 1936, les Chantiers de la Loire ont construit pour la marine nationale trois escorteurs (*Pomone*, *Iphigénie*, *Bombarde*), ainsi que des vedettes de 6 mètres (au 1^{er} janvier 1937, étaient en construction : un torpilleur de 1.210 tonnes pour la Yougoslavie, deux torpilleurs, dont l'un de 1.800 tonnes, et deux vedettes de 20 mètres pour la marine française). Les Chantiers de Bretagne ont lancé en 1936 une drague marine de 3.500 C.V. (*Victor-Guilloux*), un contre-torpilleur de 90.000 C.V. (*Le Volta*), livré 2 escorteurs de 22.000 C.V., un caboteur de 200 C.V. (Au 1^{er} janvier 1937, étaient en construction une drague marine de 4.050 tonnes et un contre-torpilleur de 90.000 C.V.) Les Chantiers Dubigeon ont livré, en 1936, un chaland-citerne à eau au port de Lorient, 7 charbonnières, un ponton-grue, 4 buts de tir au port de Brest, ainsi qu'une vedette de passagers pour les Autos-Bateaux de la Basse-Loire.

ces divers ateliers ont reçu, pour réparations, des cargos et des navires de différents modèles (1) appartenant à la marine marchande et aussi des unités de la marine de guerre, qu'ils transforment complètement ou même refondent (2). Leur outillage et leur équipement leur ont permis de livrer des machines et des chaudières à des chantiers ou à des bateaux qu'ils n'avaient pas construits.

Les Ateliers et Chantiers de la Loire ont droit à une mention particulière à ce sujet. Possédant des chantiers à Saint-Nazaire comme à Nantes, cette société travaille sur ceux-ci pour le compte de ceux-là. Saint-Nazaire, spécialisé dans la construction des unités importantes, a un lourd carnet de commandes et se décharge sur Nantes de ce qu'il ne peut fournir. C'est ainsi qu'en 1937, les ateliers de Nantes exécutaient la chaufferie avant complète du croiseur « Strasbourg », des plaques de condenseurs pour le cuirassé « Bretagne », des réfrigérants d'huile pour le navire de ligne « Richelieu ».

Mais, là, ne s'arrête pas l'activité des ateliers et chantiers nantais. Aptes à construire des machines pour les bateaux et fort réputés pour ce travail, les demandes qu'ils s'attirèrent débordèrent ces spécialités, sortirent même du domaine naval par analogie de travaux. Ces travaux se sont aiguillés dans les directions les plus diverses. Les Ateliers et Chantiers de la Loire réparent les locomotives (22 locomotives pour le réseau de l'Etat en 1936) et fournissent des pièces pour le matériel de chemin de fer. Les raffineries de pétrole s'y alimentent en échangeurs de chaleur, tubes à ailettes, réservoirs de stockage, etc., les fonderies en presses hydrauliques (2 presses dont l'une de 7.000 tonnes en 1936, pour la fonderie de Ruelle). Ils construisent en outre du matériel frigorifique et des filtres pour l'épuration de l'eau. Quant aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, ils sortent des accessoires de turbines terrestres, des machines et chaudières, des filtres d'eau, des moteurs Diesel, des accouplements Vulcan, etc.

De cet aperçu sommaire ressort le rôle primordial de cette industrie dans la vie de Nantes et dans celle de son port.

Dans la vie de Nantes : le personnel employé a dépassé 3.500 ouvriers en 1936 (3). Le commerce nantais a bénéficié

(1) En 1936, aux Ateliers et Chantiers de Bretagne, les cargos *Henri-Mory*, *Kervégan*, *Grandlieu* ont subi d'importantes réparations.

(2) Les « Anciens Chantiers Dubigeon » ont été chargés en 1935 de la refonte des sous-marins *Marsoin* et *Narval*.

(3) Aux Chantiers de la Loire, le personnel est de 1.111 unités.
— Bretagne, — 2.018 —
— Dubigeon, — 450 —

de leur clientèle, de la perspective d'embauchage qu'ouvrent leur présence et leur activité ; la population s'est accrue d'autant.

Dans la vie du port : s'il est vrai qu'une grande partie des matières premières soit fournie à l'industrie à la fois par les minières et les forges de la région, il entre aussi dans les chantiers une forte quantité de bois qui, lui, est importé des pays du Nord par le port. Il y a plus : non seulement ces ateliers et chantiers, qui ont acquis une large réputation, construisent — malgré que la crise en ait fortement ralenti la production — des bateaux destinés aux armateurs nantais et qui, par conséquent, trafiqueront pour le port de Nantes, mais ils y attirent des navires qui, en cours de trafic, seront sûrs d'y trouver les meilleurs moyens de réparations.

2° Les constructions de locomotives.

La Compagnie Générale de Construction de Locomotives a fait établir aux portes de Nantes, exactement à Saint-Joseph-du-Portricq, une importante usine chargée de constructions et de réparations. Sur une superficie de 25 hectares, dont 5 sont actuellement couverts, cette usine est aménagée d'après les procédés les plus modernes et peut fournir tous les travaux de grosse mécanique, de tôlerie, de chaudronnerie. La production des ateliers est montée à 25 locomotives par mois. Malheureusement les chemins de fer ont singulièrement diminué leurs commandes et, par conséquent, l'activité de l'usine dans cette spécialité. En 1936, seules les parties mécaniques de 10 locomotives électriques et une locomotive à vapeur ont été construites et 37 locomotives réparées. Quelques années plus tôt, en 1927, 64 locomotives neuves avaient été livrées et 37 remises en état.

Mais la Compagnie ne se cantonne pas dans cette industrie ; elle livre également du matériel d'artillerie (affûts pour tous calibres) du matériel pour raffineries de pétrole et tous travaux intéressant la construction mécanique et la chaudronnerie. Pour 1936 elle recevait 6.000 tonnes de matières premières, dont le fer en premier lieu, et consommait 3.500 tonnes de charbon français.

Quant à l'effectif ouvrier, qui pourrait dépasser 3.500, il se maintenait, ces dernières années, entre 1.500 et 2.000 (1).

Cette industrie a peu d'influence sur le trafic du port dont

(1) Sur les terrains de la Compagnie, ont été installées des cités ouvrières très modernes formant environ 500 logements individuels.

l'usine est d'ailleurs éloignée. Les matières premières lui viennent des usines spécialisés de la région et la houille de France par chemin de fer. Quant à ses produits, ils sont presque tous, à part quelques envois exceptionnels pour nos colonies qui pourraient être effectués par Nantes, destinés à différentes administrations françaises et sans influence sur les affaires du port. Nous ne pouvions toutefois passer sous silence un tel élément de la prospérité de Nantes. Celle du port est en relations trop étroites avec celle de la ville pour ne pas ressentir le bienfait d'un établissement considérable, ne fût-ce que par les importations qu'exige la consommation de son personnel.

3° Divers.

Nous ne nous étendrons pas sur ce qui nous reste à signaler pour être complet. Outre qu'il s'agit d'établissements de moindre importance, là encore, l'interdépendance entre ces diverses industries et le port n'est pas très définie.

Les Anciens Etablissements Brissonneau et Lotz exécutent des travaux de mécanique, de chaudronnerie, de grosse serrurerie et d'électricité pour les grandes administrations et l'industrie privée française. Ils emploient un personnel de 250 à 300 ouvriers et utilisaient, ces dernières années, environ 800 tonnes de produits divers, tout particulièrement : fonte, acier et charbon.

Les Anciens Etablissements Joseph Paris construisent des charpentes métalliques, destinées aux usines de la région et, mais en plus faible proportion, à nos colonies ; l'expédition se fait par le port de Nantes. Ils fabriquent également des appareils de levage et de manutention mécanique. La production totale qui, en temps normal, peut atteindre 6.000 tonnes n'était en 1936 que de 2.830 tonnes, chiffre voisin de celui de 1935, par suite de la crise et de la cherté des tarifs de transports (tant pour la France que pour les colonies). Les matières premières leur viennent presque uniquement des fonderies de la région.

Signalons encore la construction de machines agricoles pour la clientèle régionale, de machines à coudre, etc. Et terminons en mentionnant la Société Nantaise d'Eclairage qui desservait, en 1936, 132.005 abonnés (1), employait 691 ouvriers et absor-

(1) L'énergie produite par la centrale de Nantes-Chantenay est distribuée d'abord aux abonnés de la Société mais aussi aux régions voisines : Saumurois, Touraine, Poitou. Parfois même, elle alimente le Limousin lorsqu'en période de basses eaux, l'électricité locale n'est plus assez puissante.

bait 73.176 tonnes de charbon (contre 75.811 en 1935) entièrement venus par voie maritime ; ainsi que la Compagnie Européenne du Gaz qui, à la même époque, distillait 54.948 tonnes de charbon d'origine anglaise avec un personnel de 572 ouvriers et employés. Par l'importation de son charbon, cette dernière industrie est en relation avec le port : c'est pourquoi nous la citons ici, bien qu'en réalité elle n'ait pas de place très définie.

Les autres industries que nous venons de mentionner n'ont, à part la question du charbon — encore qu'il vienne bien souvent par terre des mines françaises — pas de relations suffisantes avec le port pour justifier une étude spéciale.

b) DANS L'AVANT-PORT

Les établissements métallurgiques de l'avant-port de Nantes sont les forges de Basse-Indre et les fonderies de Couëron.

1° Les forges de Basse-Indre.

Situées aux bords de la Loire, sur laquelle sont construites des estacades pour la réception des bateaux, reliées à la ligne de chemin de fer de Nantes à Saint-Nazaire par des voies de desserte, les forges de Basse-Indre sont les plus importantes de la région.

Les statistiques qu'elles fournissent en 1936 et qui sont établies d'après la moyenne des années précédentes portent les chiffres suivants (1) :

1° Productions totales de produits métallurgiques (fers blancs et fers noirs, tôles, larges plats, aciers moulés, fontes moulées, etc.)	57.000 tonnes
2° Matières premières exigées pour la fabrication des produits métallurgiques (fontes, ferrailles, minerai, alliages, étains)	75.000 tonnes
3° Combustibles consommés (chauffage des appareils, fours métallurgiques, chaudières, gazogènes, tractions, force motrice, vapeur) . .	56.500 tonnes
4° Personnel employé au 31 décembre 1936	2.890 tonnes
5° Marchandises manutentionnées aux estacades	82.500 tonnes

(1) Extrait des comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce, 1936.

Ce chiffre de 82.500 tonnes est particulièrement intéressant, car il nous montre le volume du trafic par eau de l'établissement. Sans doute, est-il alimenté en minerai de fer par les mines de la région, mais des ports du Nord et de Caen lui arrivent de nombreux produits métallurgiques nécessaires à son alimentation. De même la houille venant des mines françaises et de l'étranger est en partie déchargée sur ses estacades.

Comme produits finis, Basse-Indre, aujourd'hui, livre presque exclusivement du fer blanc (1). La plus grande part est absorbée par la région nantaise : ses usines de conserves en font une grande consommation. Les exportations étaient de plus de 10.000 tonnes ces dernières années ; la hausse des matières premières, la dévaluation et les lois sociales ont pesé sur la production (6.000 tonnes en 1936) ; les prix des fers anglais ont pu concurrencer sérieusement ceux du marché français, bien que le comptoir sidérurgique chargé du contrôle des marchés des fers et aciers ait apporté aux fluctuations des prix un élément de confiance et de modération.

2° Les fonderies et laminoirs de Couëron.

Elles comprennent deux usines : l'usine à plomb et l'usine à cuivre fondées en 1860-1878. Situées sur la rive droite de la Loire, à 13 kilomètres de Nantes, elles sont desservies à la fois par un embranchement aux voies du réseau P. O.-Midi et par un port très bien aménagé où ont accès les bateaux porteurs de matières premières et de combustibles nécessaires à leur travail. Elles disposent d'un outillage très moderne qui leur permet de réaliser la fabrication complète du plomb et de ses produits dérivés, ainsi que ceux du cuivre et sont à même de fournir du plomb en saumons pour les fabricants de céruse, minium, accus, des tuyaux de plomb aux usines distributrices d'eau ou de gaz, des tables de plomb aux fabriques de produits chimiques, du plomb de chasse, des balles, etc. Pour le cuivre, leurs principaux clients sont les ateliers de construction de locomotives auxquels elles livrent des plaques pour les foyers, des barres et autres pièces détachées. Elles produisent aussi du laiton en barres, en fil, en bandes, en planches, etc.

L'étude des importations nous a montré l'importance de celles du cuivre et du plomb. Nous n'y reviendrons pas, mais nous touchons ici la raison de leurs fluctuations, c'est-à-dire

(1) Citons encore les tôles et larges plats pour les chantiers nantais.

les fluctuations même, sous l'influence d'une longue crise et des événements actuels, de l'industrie consommatrice.

Ce bref aperçu vient de nous montrer quel centre métallurgique est Nantes. Si nous ne nous sommes pas étendus davantage, c'est que, en regard des industries que nous allons maintenant décrire, ces divers établissements n'exercent sur le port qu'une importance secondaire. Sans doute, toutes les industries d'une cité ont entre elles des rapports plus ou moins étroits, dont l'influence se répercute aussi bien sur leur activité que sur leur réalisation ; le groupe métallurgique — en dehors des chantiers de constructions navales, par suite de leur rôle spécial dans la vie du port (1) — est loin, étant donné qu'il exporte très peu et trouve dans la région (2) une bonne partie de ses matières premières, d'exercer sur le trafic du port une influence telle que celle que nous allons trouver dans le chapitre suivant (3).

(1) Cf. *Supra*, p. 133.

(2) A part les fonderies de Couëron et, dans une certaine mesure, les forges de Basse-Indre.

(3) Le trafic de la houille doit être considéré à part. Mais notons que la proportion, dans la consommation nantaise, de celle du groupe métallurgique n'est pas considérable et que certains de ses charbons lui viennent sur rail des mines françaises. Les principaux consommateurs sont les services de distribution de gaz et d'électricité (125.000 tonnes environ en 1936) qui ne sont pas, nous le répétons encore, à proprement parler, des usines métallurgiques.

CHAPITRE II

Les industries se rattachant directement au trafic du port

Ce titre nous le dit assez : c'est ici, que l'étude du rôle industriel de Nantes va nous montrer les contacts les plus étroits et les plus directs entre le port et les usines nantaises. Nous savons que le charbon reçu par le port se répartit sur de nombreuses parties prenantes, particuliers, et plus encore, usines. Nous allons découvrir maintenant les causes d'une abondante importation de sucre, de produits coloniaux, de phosphates, d'huiles brutes de pétrole, toutes matières qui sont en tête de liste dans le trafic du port ; nous montrerons ainsi comment nous avons pu dire et répéter que Nantes est un port industriel.

Pour plus de clarté, nous diviserons ce chapitre en trois sections : la première traitera des industries coloniales, la seconde de l'industrie des engrais — industrie coloniale sans doute, mais que nous classons à part en raison de l'influence spéciale du milieu agricole avoisinant — et la troisième, de l'industrie des pétroles.

SECTION I

LES INDUSTRIES COLONIALES

Nantes a toujours été un port colonial. C'est un leit-motiv. Nous avons analysé dans l'historique ses importations séculaires de produits coloniaux (qui allaient se transformer ailleurs), puis son aménagement en vue du traitement, dans la ville même, de ces produits. Juste intelligence des avantages qu'elle devait retirer d'une telle activité pour laquelle elle jouissait d'une situation incomparable. Il en résulta un développement industriel qui, pour ne pas avoir atteint l'ampleur

de la métallurgie, a cependant, à lui seul, attiré sur les quais du port certains produits — et non des moindres — de notre domaine d'outre-mer, le sucre en premier lieu, et aussi une ou deux autres matières coloniales de moins grande influence sur l'activité du port, mais qu'il faut noter, car c'est lui seul qui en assure la fourniture aux usines qui les traitent.

a) Raffineries de sucre.

Nées il y a plus de deux siècles, construites pour transformer à Nantes même le sucre que les bateaux amenaient de nos colonies, ces raffineries ont aujourd'hui pris une telle extension que, de simple conséquence de l'entrée des sucres dans le port, elles en sont devenues le régulateur et la cause.

Avant 1914, Nantes possédait plusieurs raffineries, mais la guerre en a fait disparaître quelques-unes et, dans les années qui suivirent, nous n'avons à mentionner que celle de Chantenay (1). Mais celle-ci a donné à ses fabrications un tel développement qu'elles assurent à elles seules une production supérieure à celle d'avant-guerre. Situées le long du fleuve et contre la voie ferrée, ces usines sont pour le port de Nantes un élément de grande prospérité. En 1934 (2), les navires amenaient à Nantes quelques 37.000 tonnes de sucres bruts. 35.000 en étaient absorbées par la raffinerie de Chantenay. Rappelons que la provenance principale était les Antilles et la Réunion. Pour le raffinage de ses sucres, 16.000 tonnes de charbons ont été employées, importées en totalité d'Angleterre. L'effectif est de 850 ouvriers, hommes et femmes ; à ce chiffre, nous devons ajouter les dockers, les camionneurs, les mécaniciens, les fabricants de caisses, etc... qui vivent du travail de la raffinerie.

Les débouchés les plus immédiats et les plus anciens sont Nantes et les départements avoisinants (l'été principalement, la demande des plages bretonnes permet d'intensifier la vente). Mais quand la crise amena dans les campagnes un ralentissement de la consommation du café, donc du sucre, la raffinerie nantaise dut, pour maintenir sa production, étendre son rayon d'action à des régions plus éloignées.

(1) La Société des Raffineries et Sucreries Say vient d'établir à Nantes une usine. En 1936, elle était en voie d'achèvement. Pour l'année 1937, il nous a été malheureusement impossible d'obtenir des renseignements sur son activité ; mais nous pouvons là, sans nul doute, trouver la raison d'une augmentation du trafic des sucres par le port de Nantes (90.000 tonnes en 1937).

(2) Pour 1935 et 1936, la raffinerie de Chantenay s'est contentée de mentionner que les chiffres avaient peu changé.

Quant à l'exportation, déjà médiocre, elle est tombée à zéro en conséquence de la cherté des cours français par rapport à ceux de l'étranger (1). De nos colonies, l'Afrique du Nord (surtout la Tunisie et l'Algérie) est la seule cliente et pour une quantité peu élevée : 3.000 tonnes en 1936. La raison de cette pénurie est dans le ralentissement des affaires et aussi dans les prix excessivement bas que peuvent consentir beaucoup de producteurs étrangers.

Dans l'ensemble et malgré la crise, la production sucrière de Nantes semble avoir peu fléchi, mais il faut se garder de généraliser, et noter qu'aux plus récentes années, de grandes perturbations ont fortement secoué les cours du sucre. Après la guerre, les producteurs de sucre avaient tellement augmenté leurs productions qu'elles excédèrent bientôt les besoins des consommateurs, bien que ceux-ci fussent également en forte progression (2). En 1930-31, malgré un achat dépassant 27.000.000 de tonnes sur le marché mondial, plus de 12.000.000 de tonnes restaient en stock. Une telle situation appelait fatalement une baisse des prix. New-York, qui les règle, enregistrait des cotes de un dollar les cent livres alors que le prix de revient le plus bas était d'au moins 1 dollar 60. En France, cet état du marché eut pour premier résultat une forte élévation des droits de douane et le contingentement des sucres étrangers. Les producteurs français et coloniaux n'avaient plus à redouter l'effondrement des cours mondiaux. En outre, une entente limita la production du sucre de betteraves qui tendait à dépasser les besoins (3), grâce à quoi, les prix n'accusèrent pas, comme dans d'autres pays, ces irrégularités considérables qui, avec le ralentissement dû à la crise, tournèrent chez certains au désastre (4).

b) Les autres industries coloniales.

En dehors des raffineries de sucres qui sont la branche la plus importante de toutes les industries coloniales et la plus célèbre aussi, diverses usines se sont établies à Nantes pour les mêmes raisons que les raffineries et vivent des produits

(1) Cf. *infra*.

(2) Alors qu'en 1900 la consommation française n'était que de 11 kilos 800 par habitant, elle atteignait 74 kil. 100 en 1931.

(3) La quantité dépassant le contingentement fut stockée et distribuée seulement à mesure des besoins de la consommation.

(4) Signalons pour terminer la production par cette industrie, à Nantes, des sucres candis utilisés lors de la mise en bouteille des vins mousseux en général ; mais, par suite de la crise qui atteint durement ce produit de luxe, la demande en sucre candi est excessivement faible.

importés par le port de notre empire d'outre-mer. Nous devons donc les signaler avant de passer à l'étude de l'industrie des engrais et du pétrole, qui les prime d'ailleurs de beaucoup.

Les rizeries. — Nantes est un grand centre d'importation du riz et, tout naturellement, des usines se sont établies pour sa décortication et sa transformation. Nous savons que, au cours de 1936, le tonnage des riz importés à Nantes a considérablement augmenté et que plus de 100.000 tonnes sont entrées cette même année. Mais nous signalerons immédiatement que ce tonnage, s'il a pu être absorbé par la région, est un maximum et aussi que la majeure partie du riz importé arrive tout travaillé d'Indochine (usines de Saïgôn et autres). Près de 80.000 tonnes sont constituées par des riz déjà usinés, des farines et des semoules, ce qui restreint d'autant la part d'activité dévolue aux rizeries nantaises.

Les fabriques de tapioca. — C'est à Nantes que se trouve l'usine des tapiocas « Petit navire ». L'importation pour ses besoins était en 1937 de 4.000 tonnes de tapioca brut. De plus, elle fabrique d'autres produits alimentaires tels que riz, semoule et fécule (1).

Les chocolateries. — Nous ne les citerons guère que pour mémoire (2) et à cause de l'importation des sucres et des cacao qu'elles occasionnent. Encore ce mouvement est-il bien faible (1.000 tonnes environ de matières premières) et parfaitement négligeable au regard des deux autres industries dont nous allons traiter : les engrais et les pétroles.

SECTION II

L'INDUSTRIE DES ENGRAIS

Les engrais sont une vieille industrie nantaise et rien de plus naturel, puisque toute la région avoisinante est, par essence, agricole. Les Nantais se sont depuis longtemps avisés de cette source de profit. Dès la construction à Nantes d'un centre de raffinage de sucre, des négociants organisèrent la vente aux agriculteurs du noir animal que les raffineries jetaient en

(1) Elle occupe une superficie de 4.000 mètres carrés. Organisée d'une manière très moderne, elle produit par jour 70.000 boîtes de tapioca, soit le tiers de la consommation française.

(2) Les deux établissements les plus importants sont la Compagnie Nantaise des Chocolats et l'usine Amieux, qui s'est également spécialisée dans l'industrie de la conserve.

masse sur le marché. Quand furent découverts dans l'est de la France des gisements de phosphates, matière qui allait devenir l'élément essentiel de l'alimentation de la terre, les marchands de noir établis à Nantes créèrent des moulins à broyer le phosphate et s'en établirent producteurs.

Telle est l'origine de la puissante industrie nantaise des engrais. Dès son éclosion, elle s'est concentrée aux alentours de la prairie au Duc, sur la rive gauche de la Loire. C'est là qu'elle subsiste encore aujourd'hui — du moins en majorité — et nous en citerons les principales firmes.

D'abord la Compagnie Nationale des Matières Colorantes et Manufactures de Produits Chimiques du Nord Réunies, Etablissements Kuhlmann. Lorsque en 1914, cette société, dont toutes les usines étaient situées dans les territoires envahis, vit sa production arrêtée, elle chercha des établissements sur d'autres points du territoire. En 1917, elle absorbait la Société Pilon, Buffet, Durand-Gasselien et C^{ie} fort connue à Nantes et dont l'usine de Chantenay approvisionnait en engrais toute une partie de l'ouest de la France. A Paimbœuf, elle monta une usine d'engrais et de produits chimiques. Ces deux établissements, de constructions très modernes, possèdent des appointements munis d'engins puissants sur la Loire, ainsi que des voies de raccordement, produisent des engrais agricoles, l'acide sulfurique et le noir animal.

La puissante Compagnie de Saint-Gobain, en grand renom dans la fabrication des glaces, s'est également spécialisée dans celles de produits chimiques (depuis 1806) et d'engrais (depuis 1872), pour lesquelles elle possède en France 26 usines. Deux d'entre elles sont installées à Nantes, l'une à Chantenay, l'autre à l'île Sainte-Anne et peuvent livrer chaque année 100.000 tonnes de superphosphates. Outre cette fabrication destinée à l'agriculture, elles sortent des produits chimiques industriels utilisés en teintures, papeterie, verrerie, tannerie, etc..., du carbure de calcium pour la soudure autogène, du sulfate d'alumine pour l'épuration des eaux et surtout de l'acide sulfurique (60.000 tonnes par an).

Pour la réception des matières premières, l'usine de Chantenay possède un appointement de 200 mètres qui peut accueillir à tous les moments des navires calant 7 mètres.

La Compagnie Bordelaise des Produits Chimiques, qui possède des établissements à Bordeaux, Sète et Rouen, a construit à Indre, près de Nantes, une usine dont l'exploitation date de 1926. Cette usine (1) produit 120.000 tonnes annuelles de super-

(1) Elle occupe une superficie de 17 hectares desservis par de nombreuses voies ferrées.

phosphates. A cette production essentielle, elle annexe celle de l'acide sulfurique, du sulfate de fer, du bi-sulfite de soude.

Enfin l'usine des Etablissements R. Delafoy et C^{ie} a concentré son activité dans la production du superphosphate et des engrais combinés.

L'ensemble de ces établissements influe puissamment sur l'activité du port. Phosphate naturel, nitrate de soude, sulfate de cuivre, pyrites sont uniquement importés à Nantes pour être traités dans les différentes usines d'engrais et fournir, en particulier, le superphosphate. Nous avons déjà étudié l'évolution de ces diverses importations, nous n'y reviendrons pas. Nous citons ici, pour mémoire et afin de concentrer des chiffres dispersés, la statistique publiée par le compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Nantes en 1936 :

Phosphates naturels.....	135.360 tonnes
Nitrate de soude.....	1.250 tonnes
Sulfate de cuivre.....	2.430 tonnes
Pyrites de fer.....	49.340 tonnes

Soit un total de..... 188.380 tonnes

Si nous rapprochons ce total de celui de 1927 qui atteint près de 420.000 tonnes (417.790 exactement) (1), on peut être surpris d'une telle différence des tonnages importés. A y réfléchir, on se l'explique aisément. Nous avons fait une division spéciale pour cette industrie, bien que la matière première principale consiste en phosphates venant en droite ligne des colonies, mais nous avons dit que la clientèle agricole exerce une telle influence sur l'activité des usines qu'on ne peut les assimiler aux autres établissements travaillant les produits coloniaux. Et nous en trouvons une démonstration dans la comparaison des chiffres cités plus haut. En effet, la crise agricole s'est déchaînée ces dernières années en France comme ailleurs, avec, à certains moments, un tel degré de violence que le paysan ne pouvait plus équilibrer son budget. Le résultat fut immédiat : le paysan restreignit au maximum ses dépenses et la demande des engrais chimiques s'en trouva diminuée dans de graves proportions. On pourrait estimer qu'une extension de leur rayon d'action aurait procuré aux fabriques nantaises un remède à cet état de choses. Elles alimentent la Bretagne par le canal de Nantes à Brest et par chemin de fer, l'Anjou, le Poitou, bref toutes les contrées avoisinantes, mais il semble

(1) Soit 1/5 environ du tonnage total des marchandises trafiquées par le port, alors qu'en 1936, il n'est plus que de 1/15.

que le vaste développement de l'agriculture française pourrait leur permettre de toucher de nouveaux clients. De plus, l'étranger et les colonies, qui n'importaient de Nantes, en 1927, que 2.435 tonnes de superphosphates, paraissaient aptes à ouvrir un débouché plus important.

Mais la France possède d'autres centres industriels d'engrais qui concurrencent Nantes dans l'agriculture nationale. Rouen et Bordeaux, pour ne citer que ces deux là, font sentir leurs influences particulières dès que l'on s'éloigne trop sensiblement de Nantes. De plus, cette crise mondiale a atteint les usines similaires de tous les pays, dont la production a diminué de même. Elles ont alors tenté par tous les sacrifices nécessaires de se procurer de nouveaux débouchés. Les fabriques nantaises en éprouvèrent de grosses difficultés d'exportation. En 1936, elles ne sortaient plus que 408 tonnes de superphosphates à destination de nos colonies.

Le plus grave fut qu'elles se trouvèrent concurrencées sur les lieux précis de leur clientèle normale. A Nantes même, en 1933, entrèrent 6.300 tonnes de superphosphates de Hollande. C'était inouï et la réaction fut immédiate. Mais, dans les ports bretons, l'arrivée des produits étrangers n'a pu être complètement enrayé, et ce fut une cause à ajouter à celles qui ralentissaient la production nantaise.

Il semble qu'à l'heure actuelle, la crise agricole subisse quelque diminution. On peut en espérer une reprise normale de cette branche d'activité, primordiale pour la ville de Nantes (1).

SECTION III

L'INDUSTRIE PÉTROLIFÈRE

Cette industrie est toute récente à Nantes. Les statistiques d'importation vont nous en apporter la preuve. Sur la nomenclature, nous voyons apparaître en 1932 pour la première fois une entrée de 16.000 tonnes d'huile de pétrole brute ; depuis lors et chaque année ce chiffre s'accroît dans de très fortes proportions.

(1) Signalons l'accroissement de l'importation des pyrites (Cf. *Supra*, p. 100), qui sont passées en 1937 à 130.000 tonnes. La production d'acide sulfurique a donc augmenté. Sans doute, est-il surtout fabriqué pour la préparation du superphosphate, mais son emploi de plus en plus étendu pour la destruction des mauvaises herbes tend à en développer la consommation à l'état pur. Les usines de Nantes trouvent donc là une catégorie de production en voie de développement et qui pourrait compenser en partie le ralentissement de la vente des superphosphates.

La cause en est très apparente. Après la guerre, la Compagnie d'Orléans avait été chargée de l'exploitation d'une estacade construite à Donges pour la réception des charbons et l'embarquement du minerai de fer. Cette estacade devait être dotée d'installations perfectionnées permettant un chargement et un déchargement rapides. Mais aucune suite ne fût donnée à ce projet. Or, à cette époque des premières années de l'après-guerre, l'industrie des transports, dont l'essor a été quelque peu arrêté par la tourmente, réalise des progrès considérables et le pétrole, ainsi que ses dérivés, sont l'objet de demandes de plus en plus nombreuses. Or, à Nantes, les installations qui en permettaient la réception sont bientôt devenues très insuffisantes et il a fallu en prévoir de nouvelles.

C'est alors que les estacades inutilisées de Donges furent mises à contribution. Cet endroit sur la Loire, à 15 kilomètres en amont de Saint-Nazaire, offrait des terrains assez étendus pour permettre la construction de vastes entrepôts ; la Société Générale des Huiles de Pétrole s'y établissait bientôt et Donges devenait en quelques années un centre très actif d'importations de pétrole, réduisant d'autant l'activité pétrolière du port proprement dit de Nantes, qui tombe presque à néant.

En 1928, Donges reçoit 60.000 tonnes (contre 550 tonnes au plus, reçues à Nantes, pendant les années de guerre), 85.000 tonnes en 1931, augmentation due à l'accroissement constant des besoins des transports routiers. Les bateaux amènent non seulement l'essence pour le tourisme, mais encore, en plus faible partie il est vrai, le fuel-oil et le gas-oil (24.000 tonnes en 1931) dont les applications industrielles sont nombreuses.

Mais si ces divers produits étaient expédiés de Donges dans toute la région de l'Ouest et si l'on peut ici et à ce moment parler d'une véritable fonction régionale du port de Nantes, celle-ci devait bientôt cesser. Les Nantais comprenaient, en effet, que là comme ailleurs, il y avait un profit supplémentaire à recueillir en important le pétrole brut et en le raffinant sur place. Jusqu'alors, ils n'y avaient pas été très encouragés. Les lois d'avant-guerre qui établissaient une surtaxe de production sur l'industrie du raffinage du pétrole, dressaient un dur obstacle à sa création et avaient pour conséquence de favoriser l'importation des produits raffinés. La loi du 16 mars 1928 mit enfin un terme à cet errement et les usines françaises de produits raffinés ne payèrent plus qu'un droit nettement moindre que les usines étrangères. Ainsi, pour les huiles minérales raffinées et essences, la différence fut de 20 % à l'hectolitre. Dès lors, un peu partout, les raffineries furent construites. En octobre 1932, la raffinerie des Consommateurs de Pétrole

entraîné en service à Donges, et au début de 1935, celle de Pêchelbronn-Ouest, beaucoup plus importante.

En 1932, correspondant à la date de mise en activité de la première de ces deux raffineries, nous repérons une entrée de 16.000 tonnes d'huile de pétrole brute. Ce chiffre s'enflamme immédiatement dans des proportions autrement considérables, et, en 1936, il montait à plus de 300.000 tonnes (1), cependant que les essences tombaient à 46.000 tonnes et les combustibles liquides (gas-oil spécialement) à 28.000 tonnes. C'est qu'actuellement, étant donné le développement de leurs installations, les raffineries de Donges peuvent alimenter la Bretagne et l'Ouest de la France sans qu'il soit besoin, comme précédemment, de faire appel à l'étranger en essence et en combustibles liquides, malgré les demandes sans cesse plus élevées dues à leurs modes d'utilisation de plus en plus nombreux. Ici encore — mais il ne faut pas le déplorer puisque le pays en reçoit un supplément d'activité enlevé à l'étranger — le port de Nantes a perdu singulièrement de sa fonction régionale au profit de sa fonction industrielle, jusqu'au jour où celle-ci aura complètement annihilé celle-là.

On le voit, ces deux industries nantaises des engrais et des pétroles sont d'une importance capitale dans le trafic du port, puisqu'à elles deux, elles représentent, en 1936, 570.000 tonnes, soit près d'un tiers des importations. Et cependant, ne l'oublions pas, l'industrie des engrais a subi une crise sévèrement préjudiciable à son activité.

Il y a quelques années encore, existait à Nantes une autre industrie qui mérite une mention : celle de la fabrication du papier exercée par la Société Anonyme des Papeteries de l'Ouest. Ses besoins en pâte de cellulose mécanique et chimique atteignaient 15.000 tonnes en 1932. Par eux, par sa consommation de bois, elle participait à la vie du port. Malheureusement, la crise et l'envahissement des produits étrangers ont forcé les Papeteries de l'Ouest à fermer leur établissement. Il est résulté que l'importation de la cellulose devint insignifiante et que celle des bois du Nord a perdu l'appoint d'utiles commandes.

Nous aurions pu compléter cet exposé en relevant bien d'autres industries secondaires, transformatrices elles aussi de matières premières que leur amène le port de Nantes (2). C'eût été allonger dangereusement et inutilement notre travail.

(1) On peut prévoir qu'il atteindra rapidement 500.000 tonnes.

(2) Il existe à Nantes des savonneries, des huileries, des tanneries, etc..., mais, outre que la crise a ralenti leur activité et bien qu'elles vivent en partie des importations du port, elles ne sont pas suffisantes à justifier d'une description détaillée.

Dangereusement, car, égarés dans des détails et des nomenclatures d'intérêt secondaire, nous aurions perdu la claire vision des grands courants. Inutilement, car, de ces grands courants, l'étude des raffineries — sucres et pétroles — des fabriques d'engrais, des rizeries et des chocolateries a suffi à montrer le sens et à mesurer le volume. De même que dans notre tableau du trafic, nous n'avons retenu ici que les éléments majeurs.

CHAPITRE III

Les industries d'alimentation

Bien que le milieu environnant soit ici le seul élément influant sur les industries que nous allons passer en revue, il nous a paru impossible, étant donné leur importance dans la vie nantaise, de les omettre. De même que pour les industries métallurgiques qui n'ont pas toutes des relations avec le port et pour la même raison, Nantes reçoit, du fait de ces établissements, un supplément d'activité dont le port subit le contre-coup.

Les industries d'alimentation nantaises que nous décrirons tirent uniquement de la région avoisinante les produits qu'elles réclament. Les usines de conserves emploient des différents légumes ; les biscuiteries, le beurre, les œufs, la farine ; les brasseries, l'orge, les minoteries, le blé, que les terres agricoles et les élevages de Bretagne et des vallées de la Loire leur fournissent à profusion.

a) Les usines de conserves.

A lire les étiquettes de boîtes de sardines, petits pois et autres qui portent si souvent la mention « Nantes », on serait tenté d'exagérer le rôle de la production nantaise. Sans doute, serait-il inexact de prétendre que Nantes n'est pas un centre de fabrication de conserves, mais ce qu'il importe de remarquer, c'est que, si les principales firmes ont leur siège social à Nantes en même temps qu'une usine de conserves, ce n'est là qu'un noyau vital. Le gros de la fabrication est réalisé là où les usines filiales, qui sont d'ailleurs les principales, peuvent recueillir sur place les produits qu'elles ont à traiter. Ainsi, la soi-disant sardine de Nantes est travaillée sur les côtes bretonnes ou vendéennes, le thon est préparé à Concarneau, à Douarnenez, ports de pêche importants du Finistère. De même, les petits pois, haricots verts et autres légumes. Il est vrai, pour ces derniers, que les usines nantaises en sont alimentées en forte proportion par la région, mais elles sont secondées par

les fabriques de Bretagne et de Vendée qui drainent toute la production de leurs environs.

Les usines de Nantes produisent surtout des conserves de légumes et principalement de petits pois. Mais comme, somme toute, il s'agit là d'une industrie saisonnière, certaines fabriques occupent les périodes mortes en s'employant à d'autres spécialités : conserves de viandes et autres produits alimentaires.

Sur la liste des principaux établissements figurent :

La Maison Amieux (1), qui, dans son usine de Chantenay située contre la voie ferrée, fabrique toutes sortes de conserves de viandes et surtout de légumes (elle peut traiter 120.000 kilos de petits pois par jour) et qui possède le long de la côte, entre Douarnenez et l'île d'Yeu, six fabriques traitant les sardines, les thons et les maquereaux au sortir de l'eau et les divers légumes du pays environnant.

La Maison Bouvais-Flon, qui, en dehors de son usine de Nantes, en possède également une à Concarneau et une autre à l'île d'Yeu (2).

La Maison Philipe et Canaud, etc...

La production totale de cette branche d'industrie, efficacement servie par son renom et par le nombre de ses usines, lui permet d'alimenter une grosse part de la population française. Il semble, du reste, que ces fabriques n'ont pas ressenti aussi durement que d'autres les effets de la crise : industrie alimentaire dont on ne peut facilement se priver, leur réputation leur a permis de compenser le fléchissement de la densité des commandes par l'extension en France de leur zone de vente.

Quant aux exportations, qui n'ont jamais été très fortes, la dévaluation et la hausse des prix ont fait perdre de ce côté tout espoir immédiat de débouchés supplémentaires, la concurrence étrangère — portugaise spécialement — inondant tous les marchés et atteignant même ceux de France (3).

b) Les biscuiteries.

La fabrication des biscuits s'est installée à Nantes, attirée par la production dans la région avoisinante des matières

(1) Dont nous avons déjà parlé comme productrice de chocolat (Cf. *Supra*, p. 141).

(2) Son thon, préparé à Concarneau, la classe parmi les plus gros producteurs de ce produit.

(3) N'oublions pas que les fabriques de fer-blanc — dont les forges de Basse-Indre sont les plus gros producteurs (Cf. *Supra*, p. 129) — vivent principalement de la clientèle de cette industrie.

premières qui lui sont nécessaires. Elle s'y est acquis en peu de temps une large et solide renommée.

Au premier rang des établissements nantais, nous devons citer la Maison Lefèvre-Utile. Vieille de près d'un siècle, cette manufacture est actuellement établie en plein centre de la ville. Son effectif est de 1.200 personnes et sa fabrication journalière peut atteindre 20.000 kilos de biscuits divers dont le principal est le « Petit Beurre L. U. » universellement connu. Ce chiffre nous explique les quantités importantes de farines, de beurre frais, d'œufs que consomment les biscuiteries de Nantes, d'autant qu'à côté de Lefèvre-Utile, nous avons à citer la biscuiterie Olibet, la Biscuiterie Nantaise, la biscuiterie Poulain, etc... qui travaillent à produire les sortes les plus diverses de biscuits. Par malheur, les conditions économiques de ces dernières années, les prix très élevés des matières premières et la diminution du pouvoir d'achat ont ralenti leur activité dans des proportions énormes (on l'estimait être, en 1934, de 30 % inférieure à l'année normale). A ces causes, il faut ajouter une exportation en régression, conséquence des prix inférieurs que peuvent consentir les producteurs étrangers et en particulier les Anglais (1), gros concurrents mondiaux de la biscuiterie de Nantes. En dehors de nos colonies qui veulent bien acheter des produits français — bien qu'en faible quantité — l'exportation est tombée à zéro.

c) Minoteries.

Les minoteries de Nantes travaillent le blé nécessaire à la consommation de la région nantaise et sont alimentées en matières premières soit par les environs, soit par l'étranger lorsque — le fait s'est produit il y a quelques années — la récolte est insuffisante. D'une capacité journalière de 2.000 quintaux, cette industrie, touchée par la crise de ces dernières années, a vu ses usines soit diminuer l'intensité de leurs productions, soit même fermer temporairement leurs portes.

d) Brasseries.

Cette industrie est représentée principalement par les Brasseries de la Meuse. Traitant environ de 35.000 à 40.000

(1) L'explication en est immédiate et les chiffres sont éloquentes. En 1936, une prime de 6 francs par kilo a été accordée par le gouvernement à l'exportation du beurre. Les étrangers peuvent donc acheter chez nous à plus bas prix que les Français. Il en est, hélas ! de même pour le blé.

quintaux d'orge de la Mayenne, du Gâtinais, de Bretagne et de Champagne et 35.000 kilos de houblon soit d'Alsace et de Bourgogne, soit de Tchécoslovaquie et de Yougoslavie, l'usine emploie de 300 à 600 ouvriers et utilise 2.000 tonnes de houille ainsi que 1.400.000 kw. d'électricité (1). Malgré les circonstances économiques défavorables et des taxes à la production, la crise ne paraît pas avoir diminué dans des proportions considérables l'activité de la brasserie à Nantes (environ 10 %).

En résumé, nous voyons combien est justifiée la remarque que nous proposons au début de ce chapitre. Puisant leurs matières premières dans la région, d'une exportation insignifiante, toutes ces industries alimentaires, si nous avons eu à faire une description de la ville de Nantes en général, y auraient certes trouvé la place de choix qu'elles méritaient. Mais, dans celle de son port, dont elles sont presque entièrement indépendantes, il serait oiseux de rechercher de plus amples détails et cette vue d'ensemble suffit à nous renseigner.

(1) L'industrie brassicole est saisonnière. Alors que la fabrication mensuelle peut, l'été, dépasser 50.000 hectos de bière, elle peut tomber à moins de 4.000 durant l'hiver.

CONCLUSION

Aucun doute désormais : Nantes est bien un port industriel. Il vit à l'heure actuelle par les industries qui l'entourent, mais, par retour, elles ne peuvent se passer de lui. L'importance du port comme celle des industries, dans la vie nationale est considérable, et pas plus que des industries elle ne saurait se passer du port qui est un organe indispensable de l'économie française.

Mais, cette fonction industrielle du port est récente par rapport à sa création. Il ne faut pas oublier que c'est au moment où elle était surtout un port commercial que Nantes tint le premier rang des ports français. Il est indispensable de lui rendre cette fonction. Les colonies dont les ressources sont immenses devraient amener à Nantes en plus grande quantité leurs produits qu'elle distribuerait à toute la France et, de même, Nantes devrait y envoyer en large contingent les fabrications de ses usines. Sans doute, un progrès réel a été réalisé, mais il n'est pas encore suffisant.

Nous vivons, il est vrai, en période de crise et de perturbation économique, évidemment défavorable à l'utilisation des possibilités de Nantes ; cependant, elle n'a pas connu les grandes catastrophes qui se sont abattues ailleurs. Son trafic du port n'a pas marqué les différences que d'autres ports ont enregistrées. En 1936 et en 1937, au contraire, il a atteint deux records successifs (1). Nous tenons là une preuve de sa vitalité et nous devons envisager l'avenir avec confiance. Dans des temps meilleurs et plus sûrs, Nantes, par les moyens magnifiques dont elle dispose ou serait à même de disposer, par des travaux supplémentaires, par la ténacité surtout et l'intelligence séculaire de ses commerçants et de ses industriels que concrétise magistralement sa Chambre de Commerce, pourra augmenter sa puissance, son rayon d'action et de réception et commander ainsi au trafic par mer d'une grande partie de la France et de l'étranger.

« Nantes est loin d'avoir atteint son apogée » (2).

(1) Alors que Rouen subissait du fait de la crise une diminution de 20 % par rapport à 1930 (d'après J. LAGARDE, op. cit.).

(2) *Le Port de Nantes*, édité par la « Navigation du Rhin », op. cit., p. 12.

Vu :

P^r le Doyen de la Faculté,

L'Assesseur :

GOMBEAUX.

Vu :

Le Professeur, Président de la Thèse :

SAINT-GERMES.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie,

Président du Conseil de l'Université :

DAURE.

BIBLIOGRAPHIE

I. — PÉRIODIQUES ET DOCUMENTS OFFICIELS :

Annuaire de la Bourse de Commerce de Nantes pour 1937.
Annuaire du Syndicat Central des Importateurs de Charbon en France.
Bulletin de l'Association Coloniale de l'Ouest.
Comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce de Nantes, de 1914 à 1936.
Journal Officiel.
Journée Industrielle.
Livret du Chargeur de la Compagnie Transatlantique.
Revue économique internationale.
Revue d'économie politique.
Revue Loire-Atlantique.
Revue politique et parlementaire.
Revue des sciences politiques.
Statistiques de la Douane.
Statistiques des Chemins de fer.

II. — OUVRAGES :

D'ANDIGNÉ. — *Essai sur la Loire Navigable* (1928, Société d'éditions géographiques, maritime et coloniale).
BAINVILLE. — *Histoire de France.*
BERTHÉLÉMY. — *Traité élémentaire de Droit administratif* (Rousseau, Paris, 1930).
BONNARD. — *La navigation intérieure de la Gaule à l'époque romaine.*
BYÉ. — *Le port de Gênes et le port de Marseille. Etude comparative* (Alcan, 1928).
CANDACE. — *La Marine marchande française* (Payot, 1930).
DAGAUT (J.). — *Nantes, port maritime et port fluvial* (Dugas, Nantes, 1905).
DURAND (Abel). — *Rapport sur la Loire et ses affluents.*
EON. — *Le commerce honorable* (1746).
Etats de la Marine.
JEULIN. — *L'évolution du port de Nantes* (1929, Les Presses Universitaires de France).
LAGARDE. — *Le port de Rouen* (Sirey, thèse Caen, 1937).
LE GALLOUÉDEC. — *La Loire.*
LEVRON. — *Pierre Mauclerc.*
Loire Navigable (La). — Ouvrage anonyme.
MALCOR. — *Au delà du machinisme* (Paris, Desclée de Brouwer, 1937).
MATHOREZ. — *Note sur les Espagnols et les Portugais à Nantes.*
PARIS. — *Le Musée de la Marine du Louvre.*
FERREAU. — *Cours d'économie politique* (Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 1930).
PILLARD. — *L'essor économique du Port de Nantes* (1933, Romegoux, Savenay).
PIRE-CHEVALIER. — *La Bretagne* (Coquebert, Paris, 1844).
Ports Français (Les), édité par le *Journal de la Marine Marchande* (1937).
Port de Nantes (le), ouvrage anonyme (Imprimerie Armoricaire, Nantes, 1921).
Port de Nantes (le), édité par la *Navigation du Rhin* (Strasbourg, 1931).
ROUSIERS (P. DE). — *Les grands ports de France*, (1909, Colin).
VIDAL DE LA BLACHE. — *Principes de Géographie humaine* (Armand Colin, Paris, 1922).
VUILLEMIN et BRICHAUX. — *Les ports maritimes de la Basse-Loire*. (Conférence publiée par l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de l'Ouest, 1921.)

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Avant-Propos	9
Topographie	11
Historique	15

PREMIERE PARTIE

Description du Port de Nantes

Chap. I ^{er} . — L'accès du Port.....	45
Chap. II. — Le Port, les Quais.....	49
L'Avant-Port	53
Chap. III. — L'Outillage du Port.....	54
Chap. IV. — Les frais de Port.....	57
I. Les droits perçus par l'Etat.....	57
II. Les taxes locales : a) Sur les marchandises.....	58
b) Sur les navires.....	59
III. Les frais de déplacement : a) Le pilotage.....	60
b) Accostage, etc.....	61
Chap. V. — Les Ouvriers du Port.....	62
Chap. VI. — L'Administration du Port.....	64

DEUXIEME PARTIE

Le trafic maritime du Port de Nantes

Chap. I ^{er} . — Les influences	72
Chap. II. — Histoire du trafic.....	75
Chap. III. — Importations et Exportations.....	78
Caractères généraux	78
Sect. I. — Le trafic colonial.....	79
Les matières importées : I. Matières animales.....	83
II. Matières végétales.....	83
III. Matières minérales.....	86
IV. Fabrications	87
Les matières exportées : I. Matières animales.....	88
II. Matières végétales.....	88
III. Matières minérales.....	89
IV. Fabrications	89
Le rôle respectif des colonies dans le trafic. — Les rela- tions maritimes	89
Sect. II. — Les relations avec l'étranger.....	94
Les matières importées : I. Matières animales.....	94
II. Matières végétales.....	95
III. Matières minérales.....	97
IV. Fabrications	101
Les matières exportées : I. Matières animales.....	102
II. Matières végétales.....	102
III. Matières minérales.....	102
IV. Fabrications	103
Les relations maritimes. Leurs particularités.....	104
Chap. IV. — Le Cabotage	107
Le Gabarrage	109
Appendice. — Le rôle de Saint-Nazaire.....	110

TROISIÈME PARTIE

Le trafic régional du Port de Nantes

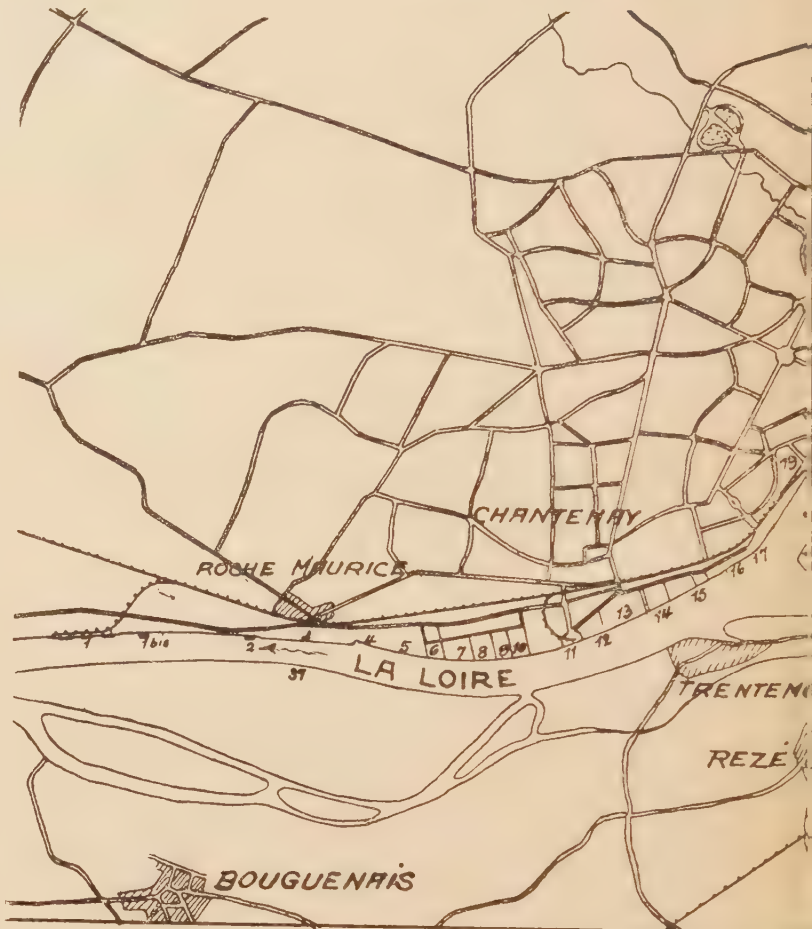
Chap. I ^{er} . — La Loire et ses affluents.....	116
Le Canal de Nantes à Brest.....	121
La Sèvre Nantaise.....	122
Chap. II. — Les Chemins de fer.....	123
Chap. III. — La Route	126

QUATRIÈME PARTIE

Le trafic industriel du Port de Nantes

Chap. I ^{er} . — Les industries métallurgiques.....	130
a) A Nantes	130
1 ^o Constructions navales	130
2 ^o Constructions de locomotives.....	133
3 ^o Divers	134
b) Dans l'Avant-Port	135
1 ^o Les forges de Basse-Indre.....	135
2 ^o Les fonderies et laminoirs de Couëron.....	136
Chap. II. — Les industries se rattachant directement au trafic du Port	138
Sect. I. — Les industries coloniales.....	138
a) Raffineries de sucre.....	139
b) Les autres industries coloniales.....	140
Sect. II. — L'industrie des engrais.....	141
Sect. III. — L'industrie pétrolifère	144
Chap. III. — Les industries d'alimentation.....	148
a) Les usines de conserves.....	148
b) Les biscuiteries	149
c) Les minoteries	150
d) Les brasseries	150
Conclusion	153
Bibliographie	155

NANTES ET

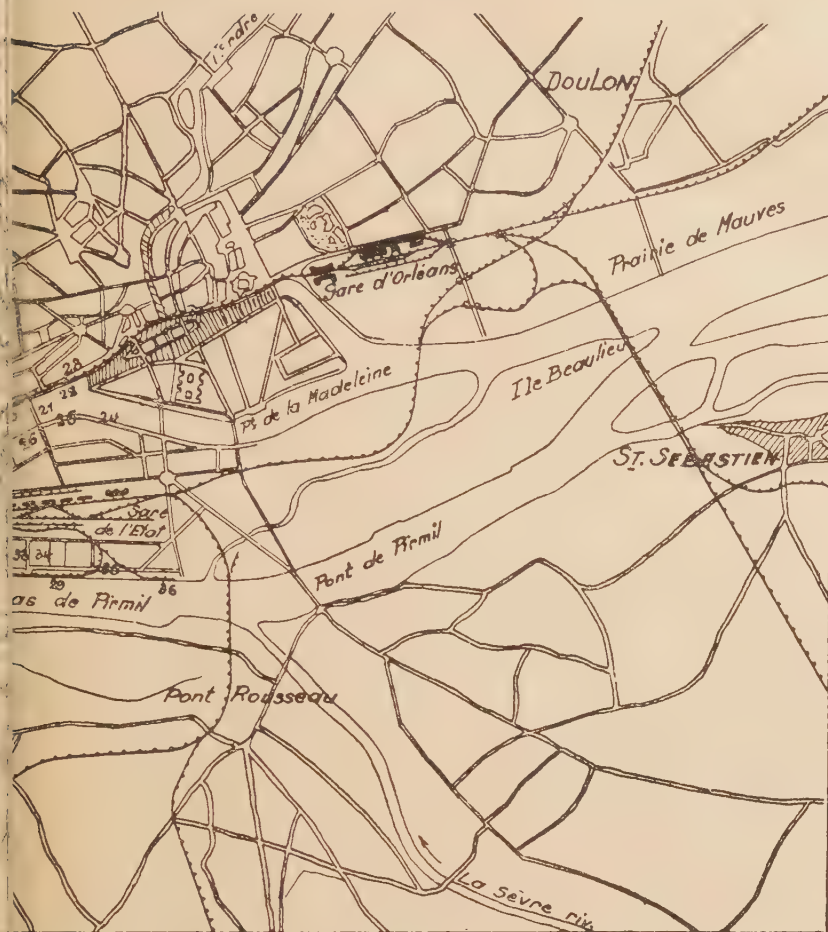


Le port de Nantes (la partie du c

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Appontements du quai Emile Cormerais. Installations pétrolifères. | 12. Société des Hob |
| 1 bis. Dock flottant de 4.200 tonnes. | 13. Chantiers de C |
| 2. Estacades privées de la Société des Pétroles Jupiter. | 14. Slip-Way. |
| 3. Quai de Roche-Maurice, Concessions charbonnières et Usine de la Société Industrielle de Combustibles. | 15. Estacade des M
raux de Nantes |
| 4. Chantiers de Constructions navales de Roche-Maurice | 16. Quai St-Louis. |
| 5. Anciennes Papeteries de l'Ouest. | 17. Quai d'Aiguillo |
| 6. Usine de la Cie de Saint-Gobain. | 18. Quai Ernest R |
| 7. Blanzv-Ouest. | 19. Entrepôts de la |
| 8. Centrale de la Société Nantaise d'Electricité. | 20. Quai de la Fos |
| 9. Savonneries Talvande. | 21. Pont à transbo |
| 10. Etablissements Kuhlmann. | 22. Hangars de la |
| 11. Quai du Cordon Bleu. | 23. Bureau du Por |
| | 24. Quai André Rh |

Extrait du « PORT DE NANTES

ES USAGERS



hachurée indique les bras comblés.)

Agglomérés.

ons navales Dubigeon.

Nantais et des Magasins Gén-

des Chargeurs Réunis.

ar de la Société de l'Ouest.

angars de la Cie Worms.

re de Commerce.

gars de la Cie Hutchinson.

aise de Navigation à Vapeur.

25. Quai Fernand Crouan.

26. Chantiers de Bretagne.

27. Chantiers de la Loire.

28. Quai des Antilles: Hangar à nitrates.

29. Quai Wilson.

30. Cie Charbonnière de l'Ouest.

31. Société d'Importation de Charbons.

32. Usine Delafoy.

33. Usine de la Cie Saint-Gobain.

34. Société Française des Mines Powell-Duffryn.

35. Parc à minerais.

36. Hangars de la Cie Générale Transatlantique.

37. Estacade des Chantiers de la Loire.

ité par la Navigation du Rhin (1931)

